RECAPITULATION GENERALE DES EMPLOIS DISPONIBLES DE 1966 à 1970 (Secteurs Public et Privé)

		Secteur Public	Secteur Privé	Total
1966	Niveaux A et B	147	57	264
	C	296	223	519
	D	243	316	559
	E	188	757	945
Total		874	1353	2227
1967	Niveaux A et B	129	46	175
	C	245	199	444
	D	172	230	402
	E	134	427	561
Total		680	902	1582
1968	Niveaux A et B	131	47	178
	C	258	206	464
	D	231	228	459
	E	134	444	578
Total		754	925	1679
1969	Niveaux A et B	129	48	177
	C	247	261	508
	D	226	522	748
	E	134	481	615
Total		736	1312	2048
1970	Niveaux A et B	129	51	180
	C	275	203	478
	D	236	226	462
	E	134	404	538
Total		774	884	1658
1966-70	Niveaux A et B	665	249	914
	C	1321	1092	2413
	D	1108	1522	2525
	E	724	2513	3012
Total		3818	5376	9194

III - COMPARAISON DE L'OFFRE DT DE LA DEMANDE D'E PLOIS

Le tableau récapitulatif des emplois disponibles prévus pendant la période I966 - I970 constitue une évaluation de l'offre, par niveau et par secteurs économiques. L'évaluation de la demande est fournie, d'une part par le nombre des diplomés produits par le système d'éducation, d'autre part par les effectifs des Dahoméens actuellement en cours de formation professionnelle. Le rapprochement de ces évaluations est susceptible de fournir des indications intéressantes sur les besoins de formation par niveau d'emploi et par secteur, ainsi que d'esquisser une politique pratique de formation et d'orientation des cadres nationaux.

Dans ce domaine, il convient en outre de réserver une partie de l'offre d'emploi à la promotion interne (passage d'une catégorie inférieure à une catégorie supérieure, après formation complémentaire ou examen professionnel).

L'ensemble de ces considérations améne à procéder à une analyse globale du marché futur de l'emploi.

Le tableau suivant donne, pour les trois dernières années, les effectifs scolaires (nombre de présentés) et diplomés (nombre de reçus), à chaque niveau d'éducation.

	I962		I963		I964		% moyen admis
	Présentés	Admis	Présentés	Admis	Présentés	Admis	
C.E.P.E.	9773	4732	I0.09I	34I0	II.754	2776	34 %
Entrée en 6ème	4056	I648	3.794	I834	5.599	IIOI	34 %
BE + BEPC	I330	640	I.566	606	2.I9I	583	36 %
Ier Bac	562	I24	3I9	I35	49I	209	33 %
2eme Bac	I80	97	260	I30	207	96	50 %

./.

On peut donc estimer que de I966 à I970, compte tenu de la progression des effectifs scolaires et du nombre de diplomés, le Dahomey produira en moyenne :

chaque année : I5.000 élèves titulaires ou du niveau du Certificat d'Etudes Primaire

: 2.500 élèves titulaires ou du niveau du BEPC

: 300 élèves titulaires ou du niveau du Baccalauérat

soit pour la période quinquennale :

-

- 75.000 personnes da niveau D (dont I5.000 accéderont à l'enseignement secondaire du Ier cycle)

- I2.500 personnes de niveau C (dont 3.500 entreront dans le 2eme cycle cycle secondaire).

- I.500 personnes de niveau B , ou susceptibles d'accéder au niveau A.

Aux 60.000 impétrants (demande nette potentielle) il sera offert 2.500 emploi de niveau D et 3.000 emplois de niveau E.

Aux 9.000 jeunes gens demandeurs d'emplois de niveau C, il sera offert 2.400 postes correspondants :

Aux I.500 élèves du niveau B, il sera offert théoriquement 900 emplois A, et B encore que les délais ne les mettent en état de postuler normalement un emploi qu'entre I970 et I975.

IV LA PROGRAMMATION DES BESOINS ET DES MOYENS, RESPONSABILITE DU PLAN

L'ensemble de la formation à tous les niveaux sera conçue de façon nouvelle, en vue d'adapter le système d'éducation aux besoins, en fonction du développement économique, et de dégager les moyens corespondants.

Compte tenu des perspectives économiques, cela veut dire :

- Transformer profondement l'enseignement primaire pour préparer la très grande majorité de ses élèves à leur future profession de producteurs ruraux et pourleur donner les connaissances susceptibles d'accroître rapidement leur productivité professionnelle.

./.

- Sensibiliser aux problèmes ruraux les élèves du premier cycle de l'enseignement secondaire appelés à constituer les cadres moyens et subalternes ruraux de la Nation.

- Limiter les effectifs de l'enseignement technique et secondaire en fonction des besoins prévisibles en cadres moyens et supérieurs de façon à ajuster la production de diplomés aux perspectives d'emploi.

- Concevoir et appliquer une politique qualitative et quantitative cohérente de formation dans le domaine des études supérieures et de la formation professionnelle, en vue d'orienter les jeunes Dahoméens vers les emplois et les spécialités correspondant aux besoins du Pays.

Une politique de la formation professionnelle sera donc définie concrétement et débouchera sur l'organisation de cette formation tant au Dahomey qu'à l'extérieur, pour orienter les jeunes Dahoméens vers les emplois correspondant aux besoins, pour adapter le programme à la conjoncture.

Un organisme spécialisé qui prendra le titre de "sous direction des ressources humaines" sera chargé, dans le cadre du secrétariat général au plan, de définir, impulser et contrôler cette politique générale de scolarisation et de formation à tous les niveaux, en fonction des besoins, par secteur. Ce service ne peut se concevoir qu'au sein des structures chargées de la planification économique et sociale, puisqu'il traite un des aspects essentiels de la prévision. Il s'entourera des avis et conseils d'une "commission des ressources humaines", comprenant tous les organismes intéressés des secteurs publics et privés.

De façon concrète, la sous Direction des ressources humaines sera chargée de :

- Déterminer les besoins de main d'oeuvre salariée ou non, moyen et long terme pour tous les secteurs d'activités et à tous les niveaux de connaissances.

- Organiser la formation dans les délais requis du personnel nécessaire ou, en cas d'impossibilité dans certains secteurs, prévoir et obtenir une assistance technique étrangère temporaire.

- Fixer le volume des effectifs à admettre dans l'enseignement secondaire et technique en fonction des besoins en cadres diplomés.

./.

- Orienter les jeunes Dahoméens vers les emplois correspondant aux besoins du pays.

- Contrôler la formation au Dahomey ou à l'extérieur des cadres à tous les niveaux.

- Organiser la formation des cadres nationaux au moindre coût en suscitant et centralisant les offres de bourses étrangéres.

- Prévoir en temps voulu la nature, l'importance et la localisation des équipements nationaux de formation nécessaires pour doter le pays de producteurs et de cadres capables de réaliser les objectifs fixés pour le développement économique.

Ce sera donc un organisme de conception, de coordination et d'exécution capable de définir et de mettre en oeuvre une politique qui englobe l'ensemble des moyens de formation, y compris l'enseignement. La sous Direction des ressources humaines, section spécialisée du secrétariat au plan aura pour rôle d'engager le Dahomey dans une politique dirigiste consciente de la formation des producteurs comme des cadres, d'adapter l'offre à la demande d'emploi, au sens large de ce terme. Une telle adaptation ne peut être réalisée que si elle est provoquée et si des mesures autoritaires ou incitatives au niveau individuel jointes à un système adéquate de sélections et de spécialisations peut apporter une solution adéquate du problème de l'emploi.

CHAPITRE N° XXX

LA CROISSANCE GENERALE DE L'ECONOMIE

Les lacunes de l'information statistique ne permettaient pas de se fixer au DAHOMEY un objectif global quantifié fondamental et de proceder à un travail économétrique cohérent. Le seuil minimum de connaissance de la situation de départ et des tendances évolutives n'est pas atteint dans des domaines essentiels. On connait mal les consommations, les revenus, les productions. Il était donc impossible de se fixer à priori un taux de croissance global et des taux sectoriels et de proceder à un certain nombre de calculs de cohérence en vue de vérifier l'harmonie du développement. Il a donc fallu se contenter d'ajuster les projets aux orientations générales définies par le Gouvernement et s'efforcer de rendre ces projets compatibles, com complémentaires et conformes aux priorités fixées. Ce travail a été mené en collaboration étroite avec les forces vives de la Nation, venues de tous les horizons géographiques, professionnels et sociaux. Le résultat de ce travail collectif accompli en quelques mois constitue un catalogue cohérent de projets de développement qui modifieront sensiblement la situation actuelle de l'économie nationale et affermiront les bases d'une nouvelle progression.

Si le manque d'informations statistiques n'a pas permis de fixer au départ des objectifs quantifiés de croissance, du moins est-il possible de déduire des actions inscrites au plan des effets économiques globaux ou sectoriels, ce qui permettra de juger a postériori des résultats attendus du plan sur certains agrégats économiques. La comptabilité économique offre un cadre commode pour présenter ces résultats.

I - RESULTATS ECONOMIQUES GLOBAUX

./.

Objectifs économiques I966 - I970

(En milliards CFA)

AGREGATS	I965	I970	Différence en valeur	Différence en %	% annuel moyen de croissance
I PRODUCTION INTERIEURE BRUTE	42,4	53	I0,6	25 %	4,5 %
dont : Secteur primaire	23,0	28,0	5,0	22 %	4,0 %
Secteur secondaire	6,0	9,5	3,5	58 %	9,6 %
Secteur tertiaire	I3,4	I5,5	2,I	I6 %	3,0 %
2 SALAIRES DES ADMINISTRATIONS	4,5	4,I	- 0,5	- 9 %	- I,4 %
SALAIRES DES GENS DE MAISON	0,I	0,I	0	0	0
3 PRODUIT INTERIEUR BRUT (I + 2)	57,0	57,2	I0,2	22 %	4 %

La réalisation des objectifs du plan entrainera donc une croissance générale de l'économie dahoméenne.

I.I. La production intérieure brute des biens et services passera entre I965 et I970 de 42,4 milliards CFA à 53 milliards CFA, soit un taux annuel moyen de croissance de 4,5 %.

Le secteur primaire, essentiellement agricole connaitra une croissance annuelle moyenne de 4 %, c'est à dire sensiblement supérieure à celle de 2 % constatée en I960 et I965 et qui se traduisait par une diminution par capita de 0,8 % par an de la production (et donc des revenus ruraux). La croissance per capita de la production et par conséquent des revenus bruts des paysans s'établira pendant la période du plan à I,2 % par an, compte tenu d'un taux moyen annuel d'accroissement démographique de 2,8 %.

Le secteur secondaire, en raison notamment de la réalisation de quelques gros projets (cimenterie, usine textile...etc...) connaitra une croissance rapide qui contribuera fortement à la réduction du déficit de la balance commerciale et à rétablir quelque peu le marché de l'emploi.

./.

En 1970, le secteur secondaire représentera 18 % de la production nationale au lieu de 14 % en 1965.

L'importance relative du secteur tertiaire dans la production nationale se maintiendra, avec toutefois une légère tendance à la baisse qui s'explique par la réorganisation progressive de ce secteur et les effets sur la consommation individuelle de certaines catégories sociales des mesures d'austérité gouvernementale. Le développement de ce secteur apparait néanmoins sous des perspectives satisfaisantes permettant notamment à l'Etat de s'assurer des rentrées fiscales suffisantes pour assainir les finances publiques.

I.2. Les salaires des administrations seront des 1965 à un niveau légèrement inférieur à celui de 1964, compte tenu des mesures gouvernementales entrées en application en septembre 1965. Dès 1966, la masse des salaires distribués par les administrations (essentiellement nationales) s'abaissera à 3,7 milliards CFA pour s'accroître progressivement jusqu'à 4,1 milliards CFA en 1970 en raison d'une part des recrutements nouveaux induits par les investissements publics du plan, d'autre part de l'effet des promotions professionnelles.

I.3. Le produit intérieur brut, agrégat le plus apte à mesurer la croissance économique globale, augmentera de 22 % entre 1965 et 1970, soit un taux moyen de croissance de 4 % . Ce taux global correspond, du fait d'un taux moyen de croissance démographique de 2,8 % à une augmentation per capita de 1,2 % par an : l'objectif est certes relativement modeste, mais il correspond en fait au maximum des possibilités pour la période quinquennale s'achevant en 1970. Il est d'ailleurs à rapprocher des résultats constatés entre 1960 et 1965 et qui se traduisaient par une diminution de près de 1 % par an de produit intérieur brut per capita. Le renversement de la tendance est en fait spectaculaire et dans la pratique la réalisation de l'objectif ainsi déterminé exigera les efforts constants et volontaires de la Nation toute entière.

II - EVOLUTION DES DISPONIBILITES EN BIENS EN SERVICES

(En milliards CFA)

AGREGATS	1965	1970	Différence en valeur	Différence en %	% annuel moyen de croissance
PRODUCTION INTERIEURE BRUTE	42,4	53	10,6	25 %	4,5 %
SOLDE DE LA BALANCE COMMERCIALE	4,5	2	- 2,5	- 55 %	- 9,1 %
TOTAL DISPONIBILITES NATIONALES	46,9	55	8,1	17 %	3,2 %
EMPLOI DES DISPONIBILITES					
-Investissements	5,5	8,0	2,5	45 %	7,7 %
-Consommation totale dont :	40,0	47,0	7,0	17 %	3,2 %
Consommation des particuliers	35,5	42,0	6,5	18 %	3,5 %
consommation des administrations	4,5	5,0	0,5	11 %	2,2 %
- Variations des stocks	1,4	0,0	- 1,4	-100 %	-15,0 %

./.

Les disponibilités en biens et services de la Nation ne comprennent pas seulement la production nationale. Il faut y ajouter le montant des importations et en retrancher le montant des exportations de biens et services. Dans cette optique, le déficit commercial accroit les ressources dont disposerait la Nation si elle était réduite à la seule production intérieure. Ces ressources nées du solde de la balance commerciale iront en diminuant entre 1965 et 1970 puisque diminuera le déficit de la balance commerciale. Mais cette amenuisement sera plus que compensé par l'augmentation de la productionintérieure. Globalement les disponibilités augmenteront de 3,2 % par an en moyenne, soit 0,4 % per capita. Ce chiffre est relativement faible et rapproché des perspectives d'accroissement des revenus paysans de I % par an en moyenne pourrait provoquer une tension de la demande et des risques d'inflation des prix à la consommation. Il appartiendra au Gouvernement de porter attention à cet élement de distorsion économique dont le danger ne doit pas être surestimé, du fait notamment de l'existence à l'heure actuelle de stocks importants de produits importés. Ces stocks, dus à la mévente découlant du marasme économique présent, seront progressivement écoulés de façon à disparaître en 1970 et constitueront un volant de régulation de la demande permettant de contenir les prix.

Lorsqu'on s'interesse à l'utilisation des disponibilités on constate :

- Une assez sensible augmentation de la consommation des particuliers, de l'ordre de 3,5 % par an en moyenne, soit 0,7 % per capita. Cette augmentation moyenne en par capita sera beaucoup plus forte chez les masses rurales où elle atteindra environ I % par an. Par contre les consommations individuelles des agents des services publics devraient diminuer entre 1965 et 1970 (répercussion des mesures d'austérité) et progresser très légèrement chez les salariès du secteur privé. Il semble donc bien que les bénéficiaires principaux du plan seront les masses rurales, ce qui correspond aux objectifs fixés par le Gouvernement.

- Une augmentation modéré des consommations des administrations, dûe d'une part à l'augmentation des crédits d'entretien du patrimoine immobilier, d'autre part aux charges de fonctionnement des nouveaux investissements inscrits au plan.

- Un sérieux accroissement du montant annuel des investissements, condition de réalisation des objectifs du plan. Le montant des investissements qui représente I3 % de la production intérieure brute de 1965 representera I5 % de celle de 1970.

./.

La progression marquée reste pourtant relativement modeste, il n'était pas été possible de prévoir un effort plus accentué d'investissement qui aurait amputé la consommation des particuliers. Il est bien normal que dans un pays où les masses rurales ont un niveau de vie fort insuffisant, l'amélioration de leur sort, donc de leurs consommations, soit un objectif prioritaire. Il ne serait ni psychologiquement ni politiquement possible de demander aux paysans un effort productif dont ils ne pourraient bénéficier immédiatement Il y a pourtant lieu de noter que si l'essentiel de la croissance économique va à l'amélioration des revenus et des consommations des particuliers (80 % de la population intérieure brute de 1970), un effort serieux est fait en matière d'investissement (en grande partie sur aide extérieure) de façon à assurer une croissance économique suffisante.

III - EVOLUTION DE LA BALANCE COMMERCIALE

L'équilibre des échanges de biens et des services avec l'extérieur ne peut, dans l'état actuel de l'économie nationale être un objectif au plan. Il est devenu pourtant impératif que le déficit actuel diminue, la limite tolérable de déficit avec l'extérieur étant largement atteint.

3.I. Evolution des exportations

L'amélioration des exportations est attendue essentiellement de l'accroissement des productions d'huile de palme et de palmiste, du coton, du coprah, du café et du tabac, dans le domaine des produits agricoles.

La création d'une cimenterie entrainera aussi un trafic d'exportation à destination d'autres états de l'Ouest Africain d'au moins 50.000 tonnes en 1970.

Dans l'ensemble le montant des exportations évoluera comme suit entre 1964 et 1970, en valeur (chiffres en millions CFA, arrondis).

./.

PRODUITS	VALEUR 1964	VALEUR 1970	DIFFERENCE
Produits du palmier à huile	2.400	2.800	+ 400
Arachides	150	600	+ 450
Café	150	300	+ 150
Coton	120	500	+ 380
Poissons crustacés	10	10	0
Karité	110	20	- 90
Coco, caprah	80	150	+ 70
Tabac	40	100	+ 60
Ricin	10	-	- 10
Ciment	0	320	+ 320
Autres produits'	180	300	+ 120
TOTAL.....	3.250	5.100	+1.850

3.2. Evolution des importations

L'éxécution des opérations inscrites au plan se traduira par un accroissement des importations de certains biens d'équipement par rapport à 1965. Par contre, il n'y aura guère de progression de ce poste par rapport à 1964, année où la construction du port de COTONOU entrainait d'assez fortes importations de matériels. Enfin la création d'une cimenterie supprimera toute importation de ciment.

Mais une compression sensible des importations de biens de consommation aura pour causes principales :

- Une diminution du pouvoir d'achat individuel des groupes sociaux privilégiés touchés à partir de fin 1965 par les mesures gouvernementales d'austérité : cette régression sera pourtant quelque peu atténuée par la progression générales des revenus ruraux entre 1966 et 1970 et par les effets économiques de l'accroissement démographique.

- Une diminution très importante des importations de tissus, conséquence de la création sur le sol national d'un complexe textile capable de satisfaire près de la moitié de la consommation locale.

./.

- Une substitution partielle des productions locales (riz, fruits, légumes) aux produits d'importation.

De I964 à I970, la valeur des importations évoluera approximativement comme suit (en millions CFA).

PRODUITS	Valeur I964	Valeur I970	Différence
Végétaux et animaux	2I0	220	+ I0
Total....	2I0	220	+ I0
Produits alimentaires			
Riz	I90	40	- I50
Farine	I70	I50	- 20
Produits laitiers	I00	90	- I0
Vins et alcools	260	240	- 20
Sucre	3I0	400	+ 90
Sel	80	80	0
Autres	380	350	- 30
Total....	I.490	I.350	- I40
Energie			
Produits pétroliers	460	500	+ 40
Autres	0	0	0
Total....	460	500	+ 40
Matières premières et demi-produits			
Métaux communs	520	500	- 20
Matériaux de constructions (dont ciment)	320	20	- 300
Autres	80	80	0
Total....	920	600	- 320

./.

Produits industriels mécaniques			
Machines	260	320	+ 60
Automobiles	490	450	- 40
Cycles, moto (et pièces détachées)	100	100	0
Autres	720	800	+ 80
Total....	I.570	I.670	+ 100
Textiles et cuirs			
Filés et tissus non imprimés	540	540	0
Tissus imprimés	885	500	- 385
Autres	315	300	- 15
Produits industriels divers			
Produits pharmaceutiques et chimiques	500	560	+ 60
Tabacs et allumettes	330	300	- 30
Papiers, livres...etc...	170	190	+ 20
Autres	370	370	0
Total....	I.370	I.420	+ 50
TOTAL GENERAL.....	7.760	7.100	- 660

3.3. La balance commerciale

En 1964, la balance commerciale se présentait globalement comme suit :

Importations	7.760 millions CFA
Exportations	3.250 " "
Déficit...	4.510 millions CFA

Soit une taxe de couverture des importations par les exportations de 42 % environ, en légère progression par rapport à 1963 (38 %) mais, en nette dégradation par rapport à 1960 (59%).

./.

En I970, on peut escompter que l'équilibre du commerce extérieur pourrait se réaliser approximativement comme suit :

Importations	7.I00 millions CFA
Exportations	5.I00 millions CFA
Déficit....	2.000 millionsCFA

Soit une taxe de couverture de 72 % environ, supérieur à celui de I959 (65 %).

Le financement du déficit de la balance des paiements ne doit pas poser de problèmes graves d'ici I970, puisque le déséquilibre de cette balance devrait quelque peu s'atténuer. Les mouvements de capitaux (aide extérieure publique et capitaux privés étrangers) permettront d'y faire face, d'autant plus qu'une partie de ce déficit correspond aux importations d'équipements financés par des capitaux d'origine extérieure.

Les estimations ci-dessus relatives à l'évolution des importations et des exportations ont été faites à prix constants, en tenant compte uniquement de la variation des quantités échangées. C'est à dire que l'état final de la balance commerciale sera fortement dépendante de l'évolution des prix des différents produits ; il faut constater que l'évolution de ces prix dépend essentiellement de décisions et d'une évolution économique sur lesquelles le Gouvernement dahoméen n'a aucun pouvoir de décision puisqu'il s'agit du reste du monde. La dégradation des termes de l'échange au détriment du DAHOMEY a été sensible entre I960 et I964, la valeur moyenne des importations augmentant de I2 % à volume constant, et celle des exportations diminuent également de I2 % dans les mêmes conditions pendant cette période. C'est dire que si cette évolution devait se poursuivre entre I966 et I970, et il y a malheureusément de nombreux indices qui incitent à la penser, la balance commerciale pourrait en I970 se présenter de la façon suivante :

Importations	8.000 millions CFA
Exportations	4.500 " "
Déficit.....	3.500 millions CFA, soit un taux de couverture de 56 % approximativement.

On touche ainsi du doigt le rôle majeur que joue dans la croissance économique générale un facteur sur lequel les Etats du Tiers Monde n'ont que très peu d'influence, sauf à orienter leurs économies au fur et à mesure des possibilités objectives vers une industrialisation systématique.

./.

Le plan doit être une création continue. Il fixe rigoureusement les objectifs fondamentaux et les orientations générales du développement. Il doit par contre s'adapter avec souplesse dans l'éxécution à l'évolution de la conjoncture.

Il serait d'autre part aberrant de décourager des initiatives conformes au sens du progès défini par le plan sous prétexte qu'elles n'y sont pas prévues. Le plan est un cadre des actions essentielles, un guide du progrès, mais ne peut avoir la prétention de définir toutes les modalités possibles du développement. Ce serait donc une erreur de limiter le plan de développement à la forme initiale du présent document. Sa mise à jour permanente, en fonction des résultats obtenus, de l'efficacité des moyens mis en oeuvre, de l'apparition de nouvelles sources de financement et des connaissances nouvellement acquises est essentielle pour sa réussite.

Il n'en demeure pas moins vrai que les résultats attendus ne seront obtenus que si les différentes actions inscrites au plan sont effectivement réalisées en temps voulu et dans les conditions prévues. Tout renoncement à une action décidée comme toute réduction d'un objectif fixé dans un secteur provoquerait un retard dans l'exécution du plan et donc dans la progression économique au détriment de l'économie toute entière comme de l'accroissement du niveau de vie des masses nationales.

Les objectifs fixés sont raisonnables et réalisables compte tenu des prévisions d'aide extérieure et des potentialités économiques nationales. Ils sont certes volontairement ambitieux car ils s'agit de substituer le progrès au marasme économique, l'amélioration des revenus ruraux à la dégradation du niveau de vie des paysans, l'assainissement financier aux déficits budgétaires. Le redressement d'une situation aussi alarmante exigera l'effort collectif et constant de la Nation toute entière. Le plan, comme tout plan, n'est pas un catalogue de recettes miraculeuses ouvrant les portes d'un avenir radieux. C'est un simple instrument dont l'utilisation dépend en dernier analyse de la volonté des hommes. Réaliser le plan c'est finalement une question de volonté, de fermeté et de constance dans l'effort. Les Dahoméens, au cours de leur longue et glorieuse histoire, ont suffisament administré la preuve qu'ils possédent ces qualités de courage et de persévérance. Leur avenir est maintenant entre leurs mains souveraines.

15 NOVEMBRE 1965

Sommaire :

OCDN	p. 1
Demographie	p. 100
Production Agricole	p. 108
Elevage	p. 147
Infrastructure de Communications	p. 156
Industrialisation	p. 169

REPUBLIQUE DU DAHOMEY

PLAN DE DEVELOPPEMENT

1966 - 1970

ANNEXES

O. C. D. N.

C H A P I T R E P R E M I E R

INTRODUCTION:

Résumé des textes organiques

(Convention d'application du 8.12.59)

et principales modifications intervenues.

- Accords de DOSSO
- Fermeture du WHARF

INTRODUCTION

ORIGINE ET STATUT JURIDIQUE

Aux termes d'un accord conclu le 5 juillet 1959, les Gouvernements du DAHOMEY et du NIGER ont mis en commun l'exploitation du Chemin de fer BENIN-NIGER, du Wharf de COTONOU, et de l'Opération de Compensation des transports, dite " Opération Hirondelle ".

L'Organisme commun ainsi creé est un établissement public à caractère Industriel et commercial, doté de la personnalité civile et de l'Autonomie financière, qui a pris le nom de " Organisation commune Dahomey-Niger des Chemins de fer et des transports (O.C.D.N.)", dont le siège est à COTONOU.

l'O.C.D.N. a donc repris la gestion de tous les moyens transférés à l'Etat du Dahomey, par la régie des Chemins de Fer de l'A.O.F, laquelle dépendait, jusqu'à l'éclatement de la Fédération en 1959, de l'Office Central des Chemins de Fer d'Outre-Mer.

Il a été en outre fait apport à l'O.C.D.N des magasins appartenant à la Caisse de Stabilisation des Prix des Arachides et des Transports du Niger, ainsi que des contrats, engagements et arrangements conclus par cette caisse pour les besoins de l'Opération Hirondelle.

* * *

CHAMP d'ACTIVITES

Si l'O.C.D.N a pour objet principal la gestion et l'exploitation du Wharf de COTONOU, de la voie ferrée Benin-Niger, et de l'Opération Hirondelle, elle peut également être chargée, sur accord intervenu entre les deux états signataires, de la construction et de l'exploitation de toutes lignes de Chemin de Fer nouvelles, de la gestion et de l'exploitation de toutes autres Entreprises communes de Transport (Article 4 de la Convention d'application).

* * *

ORGANISMES DE TUTELLE, D'ADMINISTRATION, ET DE DIRECTION

Placée sous la tutelle conjointe de deux Ministres, de chacun des deux Etats signataires, l'O.C.D.N. est administrée par un Conseil d'Administration (un Président nommé par les deux Chefs de Gouvernement, et dix-huit membres représentant, pour chacun des deux Etats, la puissance Publique, le secteur privé, et le Personnel).

De plus, un Comité de Direction exerce les pouvoirs qui lui sont délégués par le Conseil d'Administration , dans le cadre des programes approuvés et dans la limite des crédits ouverts. Il se compose d'un Président, qui est le Président ou le Vice-Président du Conseil d'Administration, et de 8 membres désignés, au sein du Conseil (4 désignés par les deux Gouvernements, et 4 par le Conseil lui-même).

Le Directeur de l'Organisation Commune, nommé par le Conseil d'Administration après agrément de l'autorité de tutelle, est chargé d'éxécuter les décisions prises par le Conseil et le Comité de Direction. Il dispose à cet effet de pouvoirs de gestion très étendus.

Il est assisté dans sa tâche d'un Directeur Adjoint et de Chefs de Service, tous nommés, sur sa proposition, par le Conseil d'Administration.

* * *

BUDGET ANNUEL ET SUBVENTIONS D'EQUILIBRE

Les recettes et dépenses sont prévues et évaluées dans un Budget Annuel qui distingue le programme d'exploitation et le programme de renouvellement et d'équipement. Etabli et présenté par le Directeur, le Budget est approuvé par le Conseil d'Administration , et arrêté en dernier ressort par l'autorité de tutelle.

Les résultats de chaque éxercice sont arrêtés dans les formes fixées par le plan comptable: Comptes d'exploitation, inventaire, comptes des divers fonds (Renouvellement, Réserve, Roulement), Bilan général et compte des profits et pertes. (documents établis par l'Agent Comptable, présentés par le Directeur au Conseil d'Administration , et vérifiés par deux commissaires aux comptes). Les comptes sont arrêtés par le Conseil d'Administration, approuvés par l'autorité de tutelle et soumis au juge des comptes.

En ce qui concerne la couverture du déficit, les budgets nationaux du Dahomey et du Niger y concourraient à parts égales à l'origine (article 17 de la convention du 8.12.59). Depuis les accords conclus à la conférence de DOSSO, Juin 1964, le Niger participe au déficit de l'O.C.D.N à raison de 37 %, et le Dahomey à raison de 63 %. Les taux ont été fixés, compte tenu de la suppression du Wharf (voir ci-dessous). Mais dans l'esprit du Gouvernement du Niger, sa participation au déficit, telle que fixée à DOSSO (37 %), est liée au maintien des tarifs en vigueur au 14 Octobre 1963.

*
* *

SUPPRESSION DU WHARF DE COTONOU

La fermeture du Wharf, liée à la complète mise en service du port de COTONOU, a été fixée au 30 Avril 1965. Elle aura pour effet d'aggraver sensiblement le déficit de l'O.C.D.N évalué à 450 millions pour l'exercice 1965, contre 319 Millions en 1964.

Les répercussions financières de la fermeture du Wharf sur le budget de l'O.C.D.N. sont en effet les suivantes :

— suppression de la contribution du Wharf aux frais généraux de l'O.C.D.N.

— suppression du produit de la location du matériel ferroviaire ;

— suppression des résultats bénéficiaires affectés à la masse, soit un manque à gagner évalué, par l'Agent Comptable, à 130.000.000 de Frs. C.F.A. par an en moyenne.

O. C. D. N.

C H A P I T R E II

APERCU GENERAL SUR LE PATRIMOINE ET LES ACTIVITES DE L'O.C.D.N.

21 RESEAU FERROVIAIRE — Voies / Installations fixes / Matériel roulant

22 OPERATION HIRONDELLE

23 AUTRES TRANSPORTS ROUTIERS

24 EVALUATION DU PATRIMOINE

21 - LE RESEAU

21.1 Historique Les premières voies ferrées furent posées au Dahomey, en 1900. Voies de pénétration concédées à des compagnies privées, elles furent progressivement rachetées par la puissance publique qui les raccorda, puis, en 1936, prolongea jusqu'à PARAKOU, la ligne du Nord.

Depuis cette date, divers aménagements furent apportés. Substitution de rails, ballastage partiel, construction d'ateliers et de bâtiments, en 1952, diésilisation totale des wagons de traction, renouvellement du parc de wagons, pose d'embranchements pour desservir les entreprises Industrielles et commerciales.

21.2 Voies (Cft. schéma ci-annexé). Au total, 579 Kms. de lignes à voie métrique, se repartissant comme suit :

a) Ligne de l'Ouest : COTONOU - PAHOU - OUIDAH - SEGBOROUE (57 Kms) amorce d'une ligne vers le Togo, non achevée, cette voie a essentiellement un trafic voyageurs; elle dessert cependant une usine d'extraction d'huile de palme.

b) Ligne de l'Est : COTONOU - PORTO - NOVO - POBE (108 Kms) desservant une région agricole relativement prospère (cultures rivières, huile de palme).

c) Ligne du Nord : COTONOU - PAHOU - ALLADA - BOHICON - SAVE - PARAKOU (438 Kms). Elle dessert une région agricole d'ALLADA à DASSA (coton,)Palmier à huile, cultures rivières). De plus PARAKOU, capitale du Nord-Dahomey, est la tête de ligne de tous les transports routiers vers le Niger. Le trafic avec le Niger, via la ligne du Nord et PARAKOU, a connu une notable expansion depuis 1953, date à laquelle fut décidé de pousser jusqu'au Niger-Est, la zone d'attraction du débouché maritime de COTONOU (Grâce à l'Opération Hirondelle).

Enfin cette ligne du Nord dessert au PK 150 la carrière de DAN qui a fourni les enrochements nécessaires à la construction du Port de COTONOU. L'objectif fixé au réseau fut de transporter quelque 1.500.000 tonnes de matériaux en 3 ans, à la cadence de 4 à 5 trains de 1.000 tonnes de poids brut par jour, ce qui a quintuplé le trafic sur ce tronçon, et a impliqué une remise en état de la voie (Substitution partielle de rails, ballastage, allongement des voies d'évitement dans les gares) et la mise en place du " dispaching " pour la régulation de la marche des trains.

d) Enfin pour faire face à la concurrence routière, le réseau à dû développer ses voies urbaines (10 kms. actuellement) afin de desservir directement les installations industrielles et commerciales.

21.3 Installations fixes

- Logements du personnel d'encadrement.
- Installations des gares.
- Ateliers d'entretien à COTONOU : entièrement reconstruits et modernisés en 1953, ils couvrent 8.534 m2 et sont équipés de machines-outils modernes, de bancs d'essai pour les moteurs diésel et électriques d'une fonderie, de fosses d'entretien, et de moyens de levage.

21.4 Matériel roulant

a) Situation du parc au 1.6.65.

- 1 locomotive diésel hydraulique Renault (BB 200)
- 3 locomotives diésel mécaniques Renault (BB 300)

} matériel ancien et d'exploitation très onéreuse (les pièces de rechange sont de fabrication hors série.

- 11 locomotives Diésel électriques Alsthom , dont 1 ancienne série 1956 de 730 cv, 7 récentes, de 800 Cv achetées spécialement pour participer à la construction du port de COTONOU (transport des enrochements); et 3 de 825 Cv acquises fin 1962/ début 1963 pour le trafic commercial. La fin des travaux du Port de COTONOU a rendu ce parc excédentaire; aussi 3 locomotives diésel électriques ont-elle été louées. 2 au Cameroun, 1 au Togo.
- 12 Locotracteurs de manoeuvre, pour la plupart désuets et à réformer.
- 5 Autorails ABJ Renault, affectés aux grands parcours (matériel à la limite de ses performances : plus de 13 ans de services; plus d'un million de Kilomètres pour chaque engin).
- 5 autorails Fleirat, affectés aux lignes côtières (matériel vétuste à réformer d'urgence).
- 14 remorques d'autorails (dont 7 remorques Fleirat à réformer)
- 17 voitures voyageurs (matériel désuet, en bois progressivement transformé en matériel metallique).
- 456 wagons, dont 425 équipés de freins automatiques (non compris le parc du Wharf : 181 wagons).

x

x x

b) Coefficient d'utilisation

- Voitures voyageurs

	1962	1963	1964
1ère Classe	8,81	9,20	
2ème Classe	10,71	10,72	
3ème Classe	71,00	75,70	

- Matériel à marchandises

	1963	1964
Grande vitesse	32,20	
Petite vitesse	54,40	
Enrochements (Trafic à sens unique)	50	

x

x x

22 - OPERATION HIRONDELLE

Dans le passé, le réseau ferré BENIN-NIGER a joué un rôle de promoteur en matière de transport routier, exploitant au départ de BOHICON, de TCHAOUROU, puis PARAKOU, des lignes régulières qui desservaient, d'une part le centre du pays, d'autre part, le Nord-Dahomey, et le Niger (service de transport Automobile et de Navigation du Niger: S.T.A.N.N.).

Peu à peu le soin fut laissé à l'initiative privée d'assurer ces transports, et, depuis Janvier 1960, l'O.C.D.N n'exploite directement aucune liaison routière, mais s'est reconvertie en organisme de coordination des transports, dont l'activité la plus originale et la plus importante, est connue sous le nom d'Opération Hirondelle.

*

* *

En 1952, le Niger commença à rencontrer de sérieuses difficultés pour exporter, via le Nigéria, ses arachides dont la production croissait chaque année, notamment dans les régions de MARADI et ZINDER. Ces difficultés résultaient de l'encombrement chronique des " Nigerian Railways " et de la pénurie de devises nécessaires pour le paiement des transports en zone Sterling.

Pour y remédier, fut mis sur pied un système de compensation du prix des transports qui permît l'évacuation d'une partie de ces arachides via COTONOU, au même tarif que par le Nigéria. Afin de réduire le côut global des transports d'arachides, les importateurs furent obligés d'approvisionner la zone arachidière du Niger, à partir de COTONOU, ce qui fournissait du frêt à la montée. En outre, comme les tarifs de la voie dahoméenne devaient être équivalents aux tarifs obtenus sur les voies de Nigéria, il fût créé une caisse de compensation ayant pour ressources :

-- un prélèvement effectué sur tous les producteurs (1 franc par Kilo d'arachides à l'achat).

-- des subventions versées, à l'époque, par le Budget Fédéral.

Le réseau Bénin-Niger fut chargé de monter l'opération et de la gérer Pour ce faire, il compléta le parc de camions qu'il possédait alors en affrêtant des camions appartenant à des entrepreneurs privés, Nigériens ou Dahoméens, puis peu à peu il se retira pour augmenter la part des transporteurs privés.

Une agence disposant d'importants magasins de stokage fut créee à PARAKOU. Centralisant les demandes de transport d'arachides, elle les satisfait selon un calendrier qui tient compte à la fois des disponibilités en frêt à la montée et des dates d'embarquement impérativement fixées par les exportateurs d'arachides. Le but recherché est en effet de satisfaire la demande, tout en réduisant à leur minimum les parcours à vide qui augmentent rapidement le coût de l'opération.

Lorsque l'indépendance du Niger et du Dahomey fut proclamée, et dès constitution de l'O.C.D.N, celle-ci acquit à son compte toute l'opération y compris la compensation; en contre-partie, les Etats du Niger et du Dahomey prirent à leur charge, et par moitié, la couverture du déficit de cet organisme.

*

* *

L'Opération Hirondelle, qui dure du 15 novembre au 15 juin environ, a permis d'atteindre tous les résultats recherchés à l'origine:

1) Le Niger a obtenu des Nigérian Railways les facilités nécessaires pour faire transiter dans les bonnes conditions ses arachides à travers le Nigéria, d'où un écoulement rapide de sa production.

2) Une substantielle économie de devises a été réalisée.

3) Le trafic de l'O.C.D.N. a été augmenté dans de très notables proportions (Cft. chapitre 4 : données de trafic), grâce à l'Opération Hirondelle, puisque la croissance du trafic intérieur dahoméen, restait beaucoup plus lente.

4) La profession de transporteur routier s'est créee au Niger, et développée au Dahomey. Elle n'existait pratiquement pas au Niger avant l'Opération Hirondelle, les transports entre la zone arachidière et le terminus du Nigérian Railways s'effectuant par des camions du Nigéria.

Actuellement, le " Pool " de transporteurs (agrées par le Conseil d'Administration de l'O.C.D.N.) rassemble des Nigériens et des Dahoméens entre lesquels le trafic est équitablement réparti au moyen de quotas de tonnage, et de tranches Kilométriques, de façon à ne pas favoriser les transporteurs les mieux équipés au détriment de leurs concurrents moins bien pourvus.

En 1960, le chiffre d'affaires des " routiers " a été de l'ordre de 500 Millions, à partager entre les Nigériens et les Dahoméens.

5) La valeur du transport dans le prix de revient des arachides vendues sous palan bateau reste acquise au Niger et au Dahomey, d'où augmentation de leurs revenus internes.

6) Un courant commercial s'est crée entre le Niger-Est et le Niger-Ouest, ajoutant un lien nouveau entre ces deux régions, et favorisant ainsi l'unité nationale du Niger.

23 - AUTRES TRANSPORTS ROUTIERS

23.1 Transports " Hors pool " Durant la période comprise entre deux Opérations Hirondelles, c'est à dire de Juin à début Novembre, l'O.C.D.N. affrête des camions pour acheminer jusqu'au Niger, et depuis PARAKOU, les marchandises qui lui sont confiées. Ces transports " hors pool " sont effectués sous le contrôle du personnel O.C.D.N ayant assuré l'Opération Hirondelle, avec le concours de transporteurs volontaires, qui sont pour la plupart inscrits dans le Pool, mais qui comprennent aussi un petit membre d'entrepreneurs indépendants. En principe, les relations desservies sont les mêmes que celles de l'Opération Hirondelle. En fait, seul le Niger-Ouest est desservi régulièrement puisque, chaque année, et durant environ deux mois, les pluies rendent impraticable l'axe routier DOUTCHI-ZINDER.

Les transports " hors pool " sont moins rentables que ceux de l'Opération Hirondelle, car, au retour sur PARAKOU, les camions circulent généralement à vide.

*

* *

Les transports routiers entre PARAKOU et le NIGER, dans le cadre de l'Opération Hirondelle ou " hors Pool ", doivent donc en principe être effectués toute l'année sous le contrôle absolu de l'O.C.D.N, qui dispose d'un monopole, non pas certes d'exploitation directe, mais d'organisation. C'est pourquoi, jusqu'en Juin 1964, pour franchir la frontière Nigéro-Dahoméenne, les camionneurs devaient présenter une " feuille de Tonnage " délivrée par l'agence de l'O.C.D.N. à PARAKOU. Mais depuis Juin 1964, les camions passent librement la frontière à Gaya, sans aucun contrôle réel. En raison de cette fraude permanente et tolérée, sinon reconnue, par les autorités dahoméennes, il échappe à l'O.C.D.N. chaque mois, quelques 900 tonnes de marchandises (à destination du Niger-Ouest) et 1.200 voyageurs.

23.2 Transports d'hydrocarbures L'approvisionnement du Nord-Dahomey et du Niger en essence auto et avion, pétrole et gas-oil, est assuré au départ de PARAKOU par des transporteurs contractuellement liés à l'O.C.D.N.

S.N.T.N - avec un quota de 67 % (successeur de la Transafricaine)

ROUSSAT - avec un quota de 33 %

Un troisième transporteur, CRIVELLARO-MEYERE, est autorisé à desservir hors quota sa Station de DOSSO.

Le caractère onéreux des transports d'hydrocarbures est évident puisque les véhicules circulent obligatoirement à vide au retour (qu'il s'agisse des camions ou des wagons-citernes renvoyés de PARAKOU à COTONOU.

24 - EVALUATION DU PATRIMOINE DE l'O.C.D.N.

24.1 Approvisionnements en Stocks (au magasin central, dans les Etablissements, ou en transit à l'intérieur du réseau.)

Source : Annexe B 4 du Bilan Annuel.

DESIGNATION	MONTANT		
	au 31.12.62	au 31.12.63	au 31.12.61
Combustibles, Carburants, Lubrifiants (A)	5.048.670	6.496.661	7.371.885
Autres approvisionnements			
Engins et pièces de machines	118.122.114	132.876.568	139.967.204
Matériel de voie de signalisation et de télécommunications	3.268.906	5.114.557	3.713.082
Matériel d'exploitation	2.660.088	3.330.973	3.457.895
Produits sidérurgiques bruts et ouvrés	31.258.963	26.656.433	23.962.627
Matériaux de construction/aménagement	12.556.089	12.314.042	9.721.468
Appareillage électrique et outillage	24.811.304	20.686.755	19.855.931
Approvisionnements divers pour besoins généraux	6.583.932	7.395.977	6.576.976
Ensemble (B)	199.260.356	208.375.305	207.255.183
Prévision pour réforme (C)	4.652.712	5.233.175	13.116.726
Valeur comptable nette des approvisionnements (A+B-C)	199.656.814	209.638.791	201.510.342

Remarque - La valeur comptable des approvisionnements reste quasi-constante au cours des trois dernières années. Les seules hausses sensibles concernent les combustibles, carburants et lubrifiants, ainsi que les engins et pièces de rechange, ce qui s'explique par l'utilisation accrue du matériel roulant, en raison des transports d'enrochements surtout. Mais une augmentation judicieuse de la provision pour réforme, au Bilan de 1964, ramène la valeur comptable sensiblement à son niveau de 1962.

24.2 Immobilisations

Source : Annexe B 5 du Bilan Annuel

DESIGNATION DES IMMOBILISATIONS	Valeur comptable nette(Amortissements déduits)		
	Exercice 1962	Exercice 1963	Exercice 1964
Voies et ouvrages d'art	2.130.542.516	2.108.567.001	2.349.067.550
Installations fixes	326.383.887	307.965.819	288.197.486
Bâtiments et agencements	423.204.734	422.352.404	408.305.971
Matériel, outillage, mobilier	37.605.759	40.761.463	50.984.347
Locomotives et locotracteurs Diésel	398.170.026	417.193.586	384.182.156
Autorails et remorques	8.135.929	513.307	3.592.411
Voitures et wagons	182.560.519	148.779.667	119.944.794
Matériel Automobile	2.872.781	3.185.409	1.855.439
Matériel flottant	24.814.847	15.859.264	4.336.634
Construction du Port	290.598.487	297.415.213	-o-
TOTAL	3.824.889.485	3.762.593.133	3.618.466.788

Remarques 1) La réduction continue de la valeur comptable nette (par le jeu des amortissements) traduit la lente dépréciation du patrimoine de l'O.C.D.N, le vieillissement éxagéré des installations et du matériel, non renouvellé faute de disponibilités. En raison de ses difficultés financières, exposées par ailleurs, l'O.C.D.N. est dans l'impossibilité de réaliser ses programmes d'investissements. Au 31 décembre 1964, le montant d'investissements réalisés au cours de l'exercice s'élevait à 74.724.148 Fr C.F.A., alors que la dotation au fonds de renouvellement et le produit de la location-vente du matériel ferroviaire dégageaient un montant à investir de 168.845.434 Fr . Le reliquat, soit 88.645.878 Fr, a été utilisé pour assurer le fonctionnement de l'O.C.D.N.

2) La valeur comptable nette des immobilisations est évidemment très supérieure à la valeur vénale (laquelle est très difficile à évaluer, puisque la plupart des équipements spécialisés - voies, gares et matériel roulant - donc malaisément aliénables). Il reste que le patrimoine de l'O.C.D.N. est considérable, à l'échelle du Dahomey, et qu'à cet égard aussi l'O.C.D.N. est, de loin, la première entreprise du Pays.

O. C. D. N.

C H A P I T R E III

INVESTISSEMENTS

31 - INVESTISSEMENTS REALISES DE 1960 à 1965.
- 31.1 - Les contributions extérieures.
- 31.2 - Sur Budget O.C.D.N.

32 - INVESTISSEMENTS PROJETES
- 32.1 - Investissements prioritaires
- 32.2 - Investissements secondaires

31.1

ORGANISATION COMMUNE
DAHOMEY-NIGER
des Chemins de Fer et des Transports
-:-:-:-:-:-:-

INVESTISSEMENTS REALISES PAR LE CHEMIN
(par Sources de Financements
-:-:-:-:-:

	1960		1961
	F A C - RF	CSP ATF NIGER	F A C - RF
VOIE ET INFRASTRUCTURE			
Ouvrages d'Art	-o-	-o-	-o-
Achat de Matériel de voie + pose	105.077.569	-o-	75.987.459
Ballastage - Terrassements	-o-	-o-	-o-
Substitution	-o-	-o-	-o-
T O T A L	105.077.569	-o-	75.987.459
MEUBLES ET IMMEUBLES			
Bâtiments d'exploitation Installations fixes	-o-	86.346.000	-o-
Logements et installations annexes	-o-	-o-	-o-
Machines-Outils Installations d'atelier	-o-	-o-	-o-
Véhicules automobiles	-o-	-o-	-o-
Petit matériel - Outillage	-o-	-o-	-o-
Mobilier	-o-	-o-	-o-
TO T A L	-o-	86.346.000	-o-
MATERIEL ROULANT			
Matériel de traction	-o-	-o-	244.142.339
" Voyageurs	-o-	-o-	-o-
" Marchandises	-o-	-o-	155.063.609
T O T A L	-o-	-o-	399.205.948
E N S E M B L E	105.077.569	86.346.000	475.193.407

DE FER AU MOYEN DE CONTRIBUTIONS EXTERIEURES.
(à l'exclusion du W H A R F) de 1960 à 1964.
-:-:-:-:-:-:-:-:-

1961		1962			1963		1964
FAC - NIGER	HERSENT	FAC - R F	F A C DAHOMEY	FAC-NIGER	FAC RF	F A C DAHOMEY	FAC NIGER
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	118.934.529	-o-	-o-	443	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	.-o-	118.934.529	-o-	-o-	443	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
9.732.921	15.000.000	-o-	9.536.471	1.974.299	-o-	2.463.529	254.233
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
9.732.921	15.000.000	-o-	9.536.471	1.974.299	-o-	2.463.529	254.233
9.732.921	15.000.000	118.934.529	9.536.471	1.974.299	443	2.463.529	-o-

En Francs C. F. A.

T O T A L

F A C - RF	CSP ATE NIGER	FAC - NIGER	F A C DAHOMEY	HERSENT	Ensemble fin 1 9 6 4
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
300.000.000	-o-	-o-	-o-	-o-	300.000.000
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
300.000.000	-o-	-o-	-o-	-o-	300.000.000
-o-	86.346.000	-o-	-o-	-o-	86.346.000
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
-o-	86.346.000	-o-	-o-	-o-	86.346.000
244.142.339	-o-	11.961.453	12.000.000	15.000.000	283.103.792
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-
155.063.609	-o-	-o-	-o-	-o-	155.063.609
399.205.948	-o-	11.961.453	12.000.000	15.000.000	438.167.401
699.205.948	86.346.000	11.961.453	12.000.000	15.000.000	824.513.401

ORGANISATION COMMUNE DAHOMEY-NIGER

DEPENSES D'INVESTISSEMENTS REALISES SUR BUDGET

	1960
F E R	
I - Voie et infrastructure	
Ouvrages d'art	-o-
Achat matériel voie + pose	20.000
Ballastage - terrassements	5.000
Substitution	-o-
TOTAL	25.000
II - Meubles et immeubles	
Bâtiments exploitation installations fixes	4.600
Logements et installations annexes	5.000
Machines-Outil installations d'ateliers	8.950
Véhicules automobiles	1.030
Petit matériel Outillage	6.300
Mobilier	150
TOTAL	26.030
III- Matériel roulant	
Matériel de traction	24.000
Voyageurs	1.200
Marchandises	-o-
TOTAL	25.200
T O T A L F E R	76.230
W H A R F	
Voie et infrastructure	-o-
Matériel-Mobilier-Outillage	-o-
T O T A L W H A R F	-o-
CHARGES SUR EMPRUNTS ACHAT MATERIEL	23.770
T O T A L A N N U E L	100.000

DES CHEMINS DE FER ET DES TRANSPORTS

RENOUVELLEMENT O. C. D. N.

En Millions de Francs C.F.A.

1961	1962	1963	1964	1965 (projet)
-o-	5.000	650	-o-	-o-
20.000	2.100	2.500	33.500	30.000
26.000	25.600	17.000	10.000	11.300
-o-	2.200	2.000	-o-	-o-
46.000	34.900	22.150	43.500	41.300
9.900	15.350	13.725	6.100	5.550
5.000	-o-	-o-	-o-	-o-
4.000	10.025	7.650	5.880	6.000
1.300	1.190	1.605	0.055	0.050
13.300	4.687	4.415	3.275	1.551
		379		
33.500	31.252	27.774	15.310	13.151
4.500	3.200	14.700	19.000	15.000
-o-	-o-	1.600	6.000	27.000
-o-	-o-	-o-	6.000	-o-
4.500	3.200	16.300	31.000	42.000
84.000	69.352	66.224	89.810	96.451
4.000	5.200	-o-	-o-	-o-
10.000	1.900	7.080	0.100	-o-
14.000	7.100	7.080	0.100	-o-
35.000	39.755	31.961	29.500	28.390
133.000	116.207	105.265	119.410	124.841

32 - INVESTISSEMENTS PROJETTS

Le programme d'investissement n'a pû faire l'objet d'une étude approfondie, car les projets détaillés n'ont pas été communiqués en temps utile.

Mais on peut dès l'abord, classer ces projets en deux catégories :

— Les uns sont prioritaires et conditionnent le service de l'entreprise.

— Les autres peuvent être considérés comme secondaires, sinon superflus.

32.1 Investissements prioritaires

A) Amélioration et renforcement de la voie COTONOU - PARAKOU.

Achat de matériel de voie :	352.000.000
Travaux :	248.000.000
TOTAL	600.000.000

Ce projet est motivé par l'extrême vestuté de la voie, surtout entre BOHICON et PARAKOU. En certains points, les rails sont à la limite de rupture, et les trains circulent dans des conditions de sécurité très précaires.

Il s'agit donc d'un projet vital pour l'O.C.D.N. puisque la ligne du Nord absorbe l'essentiel du trafic (Cft. chapitre IVet.V).

A notre connaissance, ce projet a d'ores et déjà été soumis au F.E.D. qui manifesterait quelques réticences, surtout en raison du fait que l'O.C.D.N. envisage d'effectuer les travaux en Régie.(On connaît l'attachement des organismes internationaux à la procédure de l'appel d'offres).

Le renforcement de la voie COTONOU-PARAKOU, outre ses impérieuses justifications techniques, présente cependant d'appréciables avantages économiques : travail offert à de nombreux Dahoméens, 200 Millions au moins de paiements intérieurs.

B) Renouvellement du matériel roulant (Coût non précisé)

On a déjà signalé la vestuté de certains engins de traction, et surtout des autorails, ce qui entraîne d'excessives dépenses d'entretien (Cft. chapitre V, § 551).

Ce projet est donc vital, au même titre que le renforcement de la ligne du Nord.

32.2 Investissements secondaires

A) Modification des installations de COTONOU

Construction d'une déviation de la ligne COTONOU - POBE pour suppression de la voie ferrée de l'accotement Sud de l'Avenue Clozel :	4.000.000
Modification des faisceaux de voies et installations pour le trafic marchandises :	53.000.000
Transport au PK 1 des installations pour le trafic des voyageurs de la gare de COTONOU :	88.000.000
TOTAL	145.000.000

Ce projet n'est motivé par aucune nécessité technique, mais uniquement par des considérations d'urbanisme. La gare de COTONOU, et les faisceaux de voies sont implantés au centre de la ville, ce qui entrave quelque peu la circulation routière.

La Direction de l'O.C.D.N. a donc élaboré ce projet pour tenir compte de multiples doléances ou sollicitations, mais elle le considère comme parfaitement superflu.

B) Prolongement du chemin de fer de PARAKOU à DOSSO

Voie et installations fixes	8.000 Millions
Matériel roulant	900 Millions
(Estimation ancienne) TOTAL	8.900 Millions

Il s'agit donc d'un projet de grande envergure, dont le coût actuel doit largement excéder les 9 Milliards, et qui, par conséquent a peu de chances d'être réalisé.

Au surplus, son intérêt est très discutable.

Le prolongement du rail jusqu'à DOSSO reculerait de MALBAZA à GAZAOUA la ligne d'équi-prix pour l'évacuation des produits du Niger. On trouvera le détail des prévisions de trafic et de prix de revient dans l'étude ci-annexée, qui semble basée sur des hypothèses résolument optimistes.

La plus-value annuelle escomptée serait de l'ordre de 100 millions, soit une rentabilité quasi-mille pour un investissement de 9 Milliards.

Le Directeur de l'O.C.D.N. pense toutefois que le chemin de fer Parakou-Dosso permettrait d'évacuer une partie des arachides du Nord-Ouest du Nigéria, en raison de la saturation et du fonctionnement défectueux des Nigérian Railways. Mais il s'agit d'espérances plutôt que de certitudes.

En tout état de cause, dans l'hypothèse peu probable, où ce projet serait retenu, il devrait être financé intégralement par subventions, sauf à aggraver les difficultés financières de l'O.C.D.N.

Rappelons qu'une étude récente de la SEDES - NEDECO avait implicitement conclu, à l'inopportunité du prolongement du rail jusqu'à DOSSO. Ces conclusions sont contestées par le Directeur de l'O.C.D.N.

ANNEXE au CHAPITRE 3

§ 321 - B

RESULTAT D'EXPLOITATION
DU CHEMIN DE FER PROLONGE JUSQU'A DOSSO

P R E V I S I O N S

Calcul du prix de la tonne Kilométrique
en extrapolant les résultats de 1962

I - T R A F I C -

I° - En 1962 les résultats du trafic furent les suivants :

A) Trafic Voyageurs - Nombre : 1.405.370
V.K. : 72.672.100

B) Trafic " Marchandises "

	Tonnes	T.K.
Trafic commercial Intérieur	56.900	16.910.000
Trafic commercial Niger	90.000	38.430.000
Total	146.900	55.340.000
Enrochements	651.700	97.757.000
Total Général	798.600	153.097.000
Pour mémoire Transport en service	95.300	7.170.000

2° - En 1962 si le chemin de Fer avait été prolongé jusqu'à DOSSO le trafic aurait été le suivant :

A) Trafic Voyageurs -

Au trafic ci-dessus il faut ajouter celui de PARAKOU à DOSSO - De plus il faut penser que les voyageurs qui actuellement prennent des véhicules au départ du Niger, et continuant par la route jusqu'à COTONOU, utiliseront alors le chemin de Fer de bout en bout.

.../...

Pour ces estimations on a tenu compte de comptages faits entre GAYA et PARAKOU et on a supposé que la moitié seulement de ces voyageurs prendraient le train jusqu'à PARAKOU et que le quart continuerait sur COTONOU.

Trafic DOSSO-PARAKOU pour 1 aller et retour par jour et 50 Voyageurs

50 X 2 X 500 X 365 = 18.250.000 VK

Trafic supplémentaire PARAKOU-COTONOU

25 X 2 X 436 X 365 = 7.957.000

Trafic actuel = 72.672.000

Trafic voyageurs total = 98.879.000 VK

B) Trafic Marchandises

a) Trafic intérieur 16.900.000
A majorer du trafic

PARAKOU-KANDI-MALANVILLE
DOSSO 300.000 17.200.000

b) Trafic vers le Niger

Trafic actuel 38.430.000

Trafic PARAKOU-DOSSO
90.000 X 500 45.000.000 83.430.000

TOTAL Marchandises 100.630.000

Par ailleurs dans ce trafic sont compris les transports d'hydrocarbures. Etant donné les sujétions qu'ils impliquent : rapport de la tare du wagon au tonnage transporté, retour à vide des wagons citernes, les tarifs sont supérieurs de 50 % à ceux des marchandises ordinaires. Pour en tenir compte nous majorerons de 50 % le nombre de T.K. afférentes à ce transport, soit :

Trafic intérieur (COTONOU-PARAKOU)
4700 T X 436 Km = 2.049.200
Trafic sur Niger 22800 T X 936 Km = 21.340.800

TOTAL = 23.390.000

Tonnes fictives correspondant à ce trafic 11.695.000.
Le trafic total marchandises du réseau prolongé jusqu'à PARAKOU, aurait donc été de 112.300.000 TK.

Les calculs ne tiennent pas compte du trafic échappant actuellement au chemin de Fer du fait de l'inexistance de coordination rail route entre Cotonou et Parakou. Compte tenu des comptages faits, la part de trafic qui serait récupérable tout en laissant à la route le trafic à courte et moyenne distance, serait de :

16.000.000 VK
5.200.000 TK

*

* *

Le trafic global, serait le suivant :

Voyageurs	114.800.000 VK
Marchandises	117.500.000 TK

II - D E P E N S E S -

En 1962 les dépenses du réseau ont été arrêtées comme suit :

Personnel	:	521 Millions
Matières	:	129 "
Charges	:	134 "
Total		784 Millions

Ces dépenses doivent subir des modifications du fait de l'existence du Wharf, de la substitution partielle d'un trafic commercial à celui des enrochements, de l'augmentation du trafic des voyageurs, des frais d'exploitation de la ligne prolongée et du renouvellement.

I° - W H A R F -

Il faut déduire les dépenses effectuées par le réseau pour le compte du Wharf et qui correspondent à des cessions remboursées par lui. Dans une étude récente les dépenses ont été chiffrées aussi exactement que possible et s'élèvent à 28 Millions.

2° - SUBSTITUION DE TRAFIC -

Dans le trafic de 1962 il y a 97.757.000 TK correspondant à des transports d'enrochements. Le coût marginal de ce trafic est de l'ordre de 2 Fr soit au total 195.500.000 Fr.

Ce trafic sera remplacé par un trafic commercial dont le prix marginal est de 3 Fr 00.

soit une dépense en plus, de

(117.500.000 - 55.340.000) X 3,00 = 186,5 Millions Fr

La balance du nouveau trafic est donc 9,0 Millions

3° - AUGMENTATION DU TRAFIC VOYAGEUR -

Le prix marginal duvoyageur kilomètre suivant l'étude citée ci-dessus déduction faite de l'entretien de la voie, et pour le matériel moderne qui fera cette desserte est de 1 Fr 40.

Soit une dépense en plus de

(114.800.000 - 72.700.000) X 1 Fr 40 = 58,9 Millions.

4° - Frais d'exploitation et d'entretien de la ligne prolongée :

8 gares à 2 Millions	16 Millions
entretien de la voie	80 Millions
Total	96 Millions

5° - Renouvellement -

Les dépenses de renouvellement qui étaient en 1962 de 102 Millions sont fixées à 130 Millions en première étape et devront croître avec le trafic.

Le montant des dépenses du réseau prolongé jusqu'à DOSSO s'arrête donc comme suit :

Dépenses 1962	784	
Wharf		- 28
Trafic marchandises		- 9
Trafic Voyageurs	158,9	
Exploitation et entretien de la ligne prolongée	96	
Renouvellement	130	
	1.068,9	- 37
Soit :	1.031,9	

III - Prix de revient de la Tonne Kilométrique marchandises -

La recette moyenne par voyageur kilométriques est actuellement à 2,08 compte tenu des prix très bas pratiqués sur les lignes côtières.
Pour le réseau prolongé nous prendrons un prix de 2 Fr.

Cette recette correspondante sera donc de :

114.800.000 VK X 2 = 229.600.000

La part des dépenses à amortir par le trafic marchandises sera donc de 802. Millions pour 117.500.000 TK.

Soit par TK : 6 Fr 85 toutes marchandises

10 Fr 30 Hydrocarbures.

======

C H A P I T R E IV

DONNEES DE TRAFIC

41 - STATISTIQUES GLOBALES

42 - ANALISE DU TRAFIC 42.1 - Trafic ferroviaire voyageurs

42.2 - Trafic ferroviaire marchandises (principaux flux et concurrence routière)

42.3 - Transports routiers

43 - EVOLUTION PREVISIBLE DU TRAFIC

41 - STATISTIQUES GLOBALES

41.1 - Wharf. Chemin de Fer, et Opération Hirondelle

TRAFIC		1960	1961	1962	1963	1964
WHARF	Import	178.802 T	160.846 T	176.301 T	185.694 T (dont 60.000 NIGER)	160.677 T
	Export	125.840 T	117.225 T	95.855 T	110.556 T (dont 26.000 NIGER)	112.871 T
	Total	304.642 (record)	278.071	272.156	296.260	273.548
FER	Voyageurs	1.220.498	945.517	1.405.283	1.512.740	1.459.715
	VK	70.843.817	65.952.576	72.672.142	79.220.734	79.872.793
	Tonnes	168.496	182.060	242.205	199.717	174.550
	TK	48.814.763	56.873.802	62.510.340	56.687.886	46.581.453
T	Enrochements	34.409	325.086	651.712	745.180	77.658
	TK	5.161.350	48.762.900	97.756.800	111.777.000	11.648.700

OPERATION HIRONDELLE		1960/1961		1961/1962		1962/1963		1963/1964	
		N.E	N.O	N.E	N.O	N.E.	N.O	N.E	N.O
Importation	T	12.571	16.117	9.685	14.428	11.119	15.802	6.856	19.178
Arachides exp.	T	23.650	5.641	22065	4.224	21.542	4.430	16.724	2.901
Autres export.	T	-o-	-o-	1.256	111	3.037	671	4.715	28
TOTAL		36.221	21.758	33.006	18.763	35.698	21.903	28.305	22.107
TOTAL 2 sens		57.979		51.769		57.601		50.412	

OH + HP
même période

41.2 - (suite) Trafic ferroviaire-Comparaison des résultats 1963 et 1964.

	1963	1964	Varation absolue	Varation relative %
TRAFIC TOTAL				
Tonnes	944.897	252.208	- 692.689	- 73,3
Tonnes-Kilomètres	168.464.886	58.230.153	-110.234.733	- 65,4
TRANSPORTS D'ENROCHEMENTS				
Tonnes	745.180	77.658	- 667.522	- 89,5
Tonnes-Kilomètres	111.770.000	11.648.700	-100.121.300	
TRANSPORTS COMMERCIAUX				
Tonnes	199.717	174.550	- 25.167	- 12,6
Tonnes-Kilomètres	56.694.886	46.581.453	- 10.113.433	- 17,8

REMARQUES - 1) L'arrêt, à partir d'avril 1964, des transports d'enrochements (fin des travaux de construction du port de COTONOU), est certes la principale cause de l'importante baisse du trafic, constatée, en 1964. Mais cette circonstance n'explique évidemment pas la régression des transports commerciaux, conséquence du différend survenu entre le Niger et le Dahomey. A la suite de ce différend, le Niger s'est efforcé de détourner, une partie de son trafic sur des voies concurrentes (Nigéria pour le Niger-Est, Haute-Volta et Côte d'Ivoire pour le Niger-Ouest) ce qui ressort clairement du tableau 41.1, Opération Hirondelle, comme du tableau ci-dessus; Il convient de noter en effet, dans les transports commerciaux, la différence existant entre la perte de tonnage (12,6 %) et la perte exprimée en unités de trafic (Tonnes Kilomètres 17,8 %); cette différence illustre le fait que la perte provient essentiellement du trafic réalisé sur de longs parcours, c'est à dire du trafic en provenance ou à destination du Niger.

En raison de cette conjoncture politique, l'année 1964 peut être considérée comme exceptionnelle, et anormale. C'est pourquoi, lorsqu'il s'agira d'analyser le trafic, il sera fait constamment référence, pour les transports commerciaux, à l'année 1963.

*

* *

2) L'importance elle aussi exceptionnelle, des transports d'enrochements (environ 1.800.000 tonnes de 1959 à avril 1964) est illustrée par les graphiques qui précèdent. Ce supplément provisoire de trafic a certes procuré à l'O.C.D.N. des recettes appréciables; mais il a également entraîné des investissements coûteux, notamment l'acquisition de 7 locomotives Diésel Electriques (Cft. chapitre 2 § 214), désormais partiellement sans emploi. Il en résulte que l'O.C.D.N. est suréquipée pour le volume actuel, et prévisible, du trafic. Le Potentiel actuel de l'O.C.D. (malgré la location de 3 locomotives) lui permettrait d'absorber, sans augmentation sensible des charges, le triple du trafic de 1964.

42 - ANALYSE DU TRAFIC

42.1 - Trafic ferroviaire voyageurs

A) Evolution

	1960	1961	1962	1963	1964
Nombre	1.220.000	946.000	1.405.000	1.513.000	1.459.000
Voyageurs Kilomètr	70.850.000	65.953.000	72.672.000	79.221.000	79.873.000
Distance moyenne parcourue	58 Kms	69,7 Kms	51,7 Kms	52,7 Kms	54,7 Kms

B) Répartition du nombre de voyageurs en 1964

1- Lignes côtières (COTONOU-POBE et COTONOU-SEGBOROUE) 995.648 (68%)

2- Ligne du Nord

Au départ de COTONOU et PAHOU vers ALLADA-BOHICON-SAVE et PARAKOU)	29.208	(2%)
Entre ALLADA et PARAKOU à la montée et PARAKOU et COTONOU à la descente)	434.859	(30%)
TOTAL	1.459.715	

42.2 - Trafic ferroviaire : Marchandises

A) Distancesmoyennes de transports en 1963

Bagages :	147,11 Kms	(contre 160,90 Kms en 1962)
Détail et PTT :	375,27 Kms	(contre 399,77 Kms en 1962)
Wagons complets :	370,55 Kms	
Latérite (Ligne de l'Est exclusivement)	51 Kms.	

B) Comparaison du trafic marchandises en 1962 et 1963

ELEMENTS de TRAFIC		1 9 6 3	1 9 6 2	Différence %
Bagages	Tonnes	2.325	1.916	+ 21,34
	TK	342.042	308.301	+ 10,95
Détail et P.T.T.	Tonnes	3.816	3.935	- 3
	TK	1.432.033	1.573.111	- 8,96
Wagons complets	Tonnes	142.249	141.065	+ 0,84
	TK	52.711.006	53.458.985	- 1,40
Trafic commercial	Tonnes	148.390	146.916	+ 1
	TK	54.485.081	55.340.397	- 1,54
Latérite	Tonnes	32.865	-o-	-o-
	TK	1.676.115	-o-	-o-
Transports en service	Tonnes	18.462	95.289	- 80,62
	TK	526.690	7.169.943	- 92,65
Transports d'enrochements	Tonnes	745.180	651.712	+ 14,34
	TK	111.777.000	97.755.800	+ 13,30
Tonnage total transporté		944.897	893.917	+ 5,70
T.K. Totales transportées		168.464.886	160.267.140	+ 5;11

REMARQUES - 1) La ventilation du trafic marchandises au cours de l'Exercice 1964, n'a pu être obtenue, le compte rendu de gestion 1964 n'étant pas encore publié. C'est pourquoi on s'est tenu à la comparaison des volumes globaux (enrochements et transports commerciaux) pour les années 1963 et 1964. (Cfr tableau 412). D'ailleurs, la comparaison entre les années 1962 et 1963, paraît beaucoup plus significative, puisque, comme on l'a déjà signalé les résultats de 1964 sont exceptionnels et anormaux .

2) Varations 1963/1962

Bagages : L'augmentation du trafic, liée à l'accroissement du nombre de voyageurs (Cft 42.1) porte principalement sur de faibles parcours, puisque la distance moyenne de transport est en régression.

Détail et P.T.T. : Le trafic diminue d'année en année, ce qui traduit la régression continue des expéditions de détail import à la montée, puisque par ailleurs, le trafic P.T.T. reste sensiblement constant.

Wagons complets et Trafic Commercial : Le tonnage en hausse légère (avec TK en régression) est constitué surtout par les expéditions COTONOU-PARAKOU et vice versa, ainsi qu'il apparaît au tableau suivant (C trafic de la gare de COTONOU).

Latérite : Ces transports effectués à la demande de l'agence Hersent " Route ", pour la réfection de la route bitumée, de COTONOU à PORTO-NOVO, ont fait l'objet d'une convention pour un minimum de 50.000 tonnes.

Au 31 décembre 1963, 32.865 tonnes avaient été transportées, (exclusivement sur la ligne COTONOU-POBE, entre BOKOUTOU PK 71, et les points de déchargement, PK 4 à PK 30). Les transports ont repris en Janvier 1964.

Transports en Service : L'importante baisse du tonnage transporté, est dûe à la fin des gros travaux de ballastage.

422 (suite) C) **Trafic Marchandises de la Gare de COTONOU**

ANNEE 1962							MARCHANDISES et PRODUITS
POBE-SEGBOROU	COTONOU ATCHERI	PAOUIGN AN--SAVE	TCHAOUROU PARAKOU	TOTAL INTERIEUR	AU DELA PARAKOU	TOTAL	
653	154	-o-	1.035	1.842	16.211	18.053	Ciment
7	-o-	8	66	81	1.367	1.448	Fers
-o-	-o-	-o-	173	173	4.934	5.107	Sel
63	35	22	1.232	1.352	1.520	2.872	Farine
424	1.682	93	4.576	6.775	17.032	23.807	Divers
-o-	-o-	-o-	40	40	3.574	3.614	Sucre
-o-	-o-	-o-	33	33	640	673	Bitume
67	38	77	309	491	2.274	2.765	Détail
-o-	-o-	-o-	37	37	750	787	Vin
1.214	1.909	200	7.501	10.824	48.302	59.126	TOTAL
-o-	-o-	-o-	9.490	9.490	-o-	9.490	Essence
-o-	-o-	-o-	3.088	3.088	-o-	3.088	Pétrole
-o-	-o-	-o-	6.696	6.696	-o-	6.696	Essence-Avion
-o-	-o-	-o-	8.271	8.271	-o-	8.271	Gas-Oil
-o-	-o-	-o-	27.545	27.545(1)	-o-	27.545	TOTAL
1.214	1.909	200	35.046	38.369	48.302	86.671	TOTAL EXPEDITIONS
-o-	2.768	419	151	3.338	28.889	32.227	Arachides
-o-	192	115	-o-	307	337	644	Coton
-o-	-o-	-o-	407	407	-o-	407	Kanté
1.346	1.630	-o-	-o-	3.026	-o-	3.026	Huile de Palme
2.069	3.106	-o-	20	5.195	-o-	5.195	Palmistes
-o-	22	91	3	116	-o-	116	Produits vivriers
83	2.260	2.752	1.577	6.672	1.206	7.878	Divers
-o-	37	5	259	301	490	791	Détail
-o-	4	-o-	1.663	1.667	-o-	1.667	Animaux vivants
1.971	3.027	-o-	166	5.164	-o-	5.164	Gravillons
-o-	651.712	-o-	-o-	651.712	-o-	651.712	Enrochements
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	Latérite
5.469	664.808	3.382	4.246	677.905	30.922	708.827	TOTAL ARRIVAGES
6.683	666.717	3.582	39.292	694.213(2)	101.285(1)	795.498	TOTAL GENERAL

(1) Dont 22.061 tonnes d'hydrocarbures réexpédiées de PARAKOU sur le Niger.

(2) Déduction faite des 22.061 tonnes d'hydrocarbures réexpédiées de PARAKOU sur le Niger.

ANNEE 1963							DIFFERENCES	
POBE SEBOROU	COTONOU ATCHERI	ECOLIGAN SAVE	RHAOURU PARAKOU	TOTAL INTERIEUR	AU DELA PARAKOU	TOTAL	EN -	EN +
1.616	40	85	705	2.446	13.579	16.025	2.028	-o-
-o-	-o-	6	-o-	6	1.872	1.378	-o-	430
-o-	-o-	-o-	100	100	3.569	3.669	1.438	-o-
240	75	10	-o-	325	935	1.260	1.612	-o-
429	2.097	27	2.090	4.643	17.093	21.736	2.071	-o-
-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	4.746	4.746	-o-	1.132
-o-	-o-	-o-	6	6	59	65	608	-o-
7	14	13	271	305	2.159	2.464	301	-o-
-o-	-o-	-o-	12	12	526	538	249	-o-
2.292	2.226	141	3.184	7.843	44.538	52.381	-6.745	-o-
-o-	-o-	-o-	9.662	9.662	-o-	9.662	-o-	172
-o-	-o-	-o-	3.387	3.387	-o-	3.387	-o-	299
-o-	-o-	-o-	6.441	6.441	-o-	6.441	255	-o-
-o-	-o-	-o-	9.520	9.520	-o-	9.520	-o-	1.249
-o-	-o-	-o-	29.010	29.010(2)	-o-	29.010	-o-	+ 1.465
2.292	2.226	141	32.194	36.853	44.538	81.391	-5.280	-o-
-o-	3.014	1.193	940	5.147	21.812	26.958	5.268	-o-
-o-	500	370	104	574	1.061	2.035	-o-	1.391
-o-	-o-	12	4.429	4.441	399	4.840	-o-	4.433
2.054	2.134	-o-	-o-	4.188	-o-	4.188	-o-	1.162
2.881	4.452	-o-	-o-	7.333	-o-	7.333	-o-	2.138
30	25	461	16	532	33	565	-o-	449
96	1.878	1.403	1.235	4.612	3.097	7.709	169	-o-
4	67	9	246	326	1.064	1.390	-o-	599
-o-	-o-	-o-	1.466	1.466	-o-	1.466	201	-o-
2.448	160	-o-	116	2.724	-o-	2.724	2.440	-o-
-o-	745.130	-o-	-o-	745.180	-o-	745.180	-o-	93.468
32.865	-o-	-o-	-o-	32.865	-o-	32.865	-o-	32.865
40.378	757.410	3.448	8.552	809.788	27.466	837.254	-o-	+ 128.427
42.670	759.636	3.589	40.746	823.565(2)	95.080(1)	918.645	-o-	+ 123.147

(1) Dont 23.076 tonnes réexpédiées de PARAKOU sur le Niger.

(2) Déduction faite des 23.076 tonnes réexpédiées de PARAKOU sur le Niger (Hydrocarbure).

Commentaires L'essentiel du trafic étant concentré à la Gare de COTONOU, dans le sens affluent comme dans le sens effluent, le tableau qui précède permet d'apprécier l'importance relative des lignes du réseau et les principaux flux de marchandises et produits (la comparaison entre deux années, paraît suffisante car, sauf bouleversment radical des structures démographiques et économiques, les flux de transports ne varient pas sensiblement dans le temps). On peut donc tirer de ces données, des renseignements valables pour l'ensemble du réseau ferroviaire, et pour l'avenir immédiat.

I - COMPARAISON DU VOLUME DES EXPEDITIONS ET ARRIVAGES EN GARE DE COTONOU

	1962		1963	
	Trafic Intérieur	Trafic TOTAL	Trafic Intérieur	Trafic TOTAL
EXPEDITIONS				
Autres qu'Hydrocarbures	10.824	59.126	7.843	52.381
Hydrocarbures	5.484	27.545	5.934	29.010
Total Expéditions	16.308	86.671	13.777	81.391
ARRIVAGES (enrochements exclus)	26.193	57.115	64.608	92.074
ARRIVAGES (enrochements et latérite exclus)	26.193	57.115	- 32.865	- 32.865
			31.745	59.209

En 1962, comme en 1963, le trafic global est caractérisé par la prédominance accusée du volume des expéditions (importations), ce qui n'est pas pour surprendre. Par contre, il est intéressant de constater que si l'on considère le seul trafic intérieur du DAHOMEY, ce sont les arrivages qui l'emportent largement, même déduction faite des transports exceptionnels d'enrochements et de latérite.

Or, puisque la balance commerciale du DAHOMEY est nettement déficitaire, en tonnage comme en valeur, cet excédent des arrivages (exportations essentiellement) sur les expéditions (importations uniquement) apparaît à priori, comme paradoxal. Il faut en chercher l'explication dans la concurrence des transports routiers, dont on peut alors conclure qu'elle est plus active dans le sens effluent (importations) que dans le sens affluent (exportations).

Cette déduction se trouve confirmée, si considérant maintenant, non plus le seul trafic intérieur, mais le trafic global, on rapproche les tonnages manipulés au Wharf, du volume des expéditions et arrivages en Gare de Cotonou (Tableau ci-après).

ANNEE	IMPORTATION EN TONNES			EXPORTATIONS EN TONNES		
	Wharf	Gare de COTONOU	Part gare de COTONOU	Wharf	Gare de COTONOU (1)	Part gare de COTONOU
1962	176.301	86.671	49 %	95.855	49.377	51 %
1963	185.694	81.391	44 %	110.556	53.064	48 %

(1) Arachides, coton, kanté, huile de palme, palmistes et divers (compte non tenu du "détail" , des produits vivriers, des animaux vivants, ainsi, naturellement, que les gravillons, enrochements et latérite.)

Certes, la différence entre la part revenant au réseau ferré dans les exportations, et celle qui lui revient dans les importations, n'apparaît pas déterminante. C'est que dans les comparaisons du tableau précédent, on a inclus les tonnages à destination et en provenance du Nigor, dont la part est prépondérante, et plus encore à la montée qu'à la descente (Cft. V, part du Nigor).

Il convient donc de déduire les importations du nigor (pour l'acheminement desquelles l'O.C.D.N dispose d'un monopole effectivement appliqué en 1962 et 1963.), si l'on veut apprécier l'importance de la concurrence des transports routiers dans le sens effluent, au départ de COTONOU, et sur le territoire Dahoméen. On s'apperçut alors qu'en 1962, sur 106.098 tonnes d'importation destinées au seul Dahomey, 16.468 tonnes soit 15 %, ont transité par la Gare de Cotonou ; et qu'en 1963, sur 117.326 tonnes importées par le Dahomey, 13.023 tonnes seulement, soit 11 %, ont été expédiées par Fer.

Le même calcul appliqué aux exportations, montre que, dans le sens affluent, la part du trafic ferroviaire est plus forte, et par conséquent, la concurrence routière moins vive. En 1963, sur 84.556 tonnes exportées par le seul Dahomey (26.000 tonnes Niger déduites) 27.064 tonnes, soit 31 %, sont arrivées en Gare de Cotonou.

Même ainsi limitée, au trafic intérieur du Dahomey, une telle comparaison ne serait vraiment significative que si le volume des Marchandises et produits destinés à la Ville de Cotonou, donc non réexpédiés à partir du Wharf, avait pu être déduit de la masse globale des importations. (Le problème ne se pose pas pour les exportations, exclusivement constituées par des produits agricoles, qui sont obligatoirement acheminés sur COTONOU, avant embarquement). Cette évaluation nécessaire des importations hors Cotonou n'a pu être effectuée, faute de données suffisamment ventilées.

Quoi qu'il en soit si la part du réseau ferré, donc la concurrence routière, était la même dans les deux sens, affluent et effluent, il faudrait admettre qu'en 1963, par exemple, les importations destinées à la seule ville de COTONOU représentaient 20 % (31 % - 11 %) du volume global des importations dahoméennes, ce qui paraît excessif, et semble confirmer que la concurrence routière est plus active à l'importation qu'à l'exportation.

II - PART DU RESEAU FERROVIAIRE DANS LES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS

Ventilation par marchandises et produits principaux.

Les précédentes comparaisons entre les tonnages manipulés du Wharf, et le trafic marchandises de la Gare de COTONOU, ont permis de montrer, combien est faible, surtout à l'importation, la part du réseau ferré dans le commerce extérieur du Dahomey, où les transports routiers jouent un rôle prépondérant.

En ventilant ces mêmes statistiques comparées du Wharf, et de la Gare de COTONOU (pour l'année 1963), il sera possible de déterminer pour quelles catégories de marchandises et produits, la concurrence routière est la plus vive, à l'intérieur du Dahomey.

Dans les tableaux qui suivent, les marchandises et produits sont classés par ordre décroissant d'importance relative pour le réseau ferré donc par ordre croissant d'importance relative pour les transports routiers (transports intérieurs seulement).

A) - IMPORTATIONS (1963)

MARCHANDISES ET PRODUITS	TOTAL DES IMPORTATIONS DAHOMEY-NIGER	PART DU RESEAU FERRE			
		DAHOMEY + NIGER		DAHOMEY SEUL	
		TONNES	%	TONNES	%
Ciment	80.964	16.025	20 %	2.446	3,5 %
Sel	10.636	3.669	34 %	100	1,4 %
Vins	3.654	538	12 %	12	0,4 %
Sucre	12.190	4.746	39 %	-c-	-o-

B)- EXPORTATIONS (1963)

MARCHANDISES ET PRODUITS	TOTAL DES EXPORTATIONS DAHOMEY-NIGER	PART DU RESEAU FERRE			
		DAHOMEY + NIGER		DAHOMEY SEUL	
		TONNES	%	TONNES	%
Coton	2.179	2.035	93 %	974	87 %
Arachides	36.793	26.959	73 %	5.147	47 %
Huile de palme	9.561	4.188	44 %	4.188	44 %
Palmistes	49.345	7.333	14 %	7.333	14 %

L'insuffisance de données disponibles n'a pas permis de pousser plus loin, comme il eût été souhaitable, et notamment à l'importation, la ventilation par produits. Si sommaires qu'elle s soient, ces comparaisons confirment et illustrent les consiatations faites au paragraphe précédent. Pratiquement délaissé, au profit des transports routiers, pour l'acheminement des produits d'importation à l'intérieur du Dahomey, le réseau ferré sert essentiellement de voie de ravitaillement pour le Niger. Par contre dans le sens affluent vers COTONOU, il n'est pas qu'une voie d'évacuation pour les produits du Niger (arachides et coton). Un e part non négligeable des produits Dahoméens lui est confiée (huile de palme) et, si la concurrence des transports routiers est très vive pour les palmistes, le réseau ferré, sans doute grâce à l'Opération Hirondelle, a évacué près des 9/ 10 des 1.118 tonnes de coton, et près de la moitié des 10.821 tonnes d'arachides exportées par le Dahomey en 1963.

*

* *

Pour apprécier mieux le domaine de la concurrence routière, il ne suffit pas de s'en tenir aux grands flux d'importations et d'exportations. Mais en l'absence de données statistiques sérieuses pour les transports de marchandises et produits circulant à l'intérieur du Dahomey, sans parvenir de COTONOU, ou sans aboutir à cette ville, il n'a pas été possible de pousser davantage les investigations. Néanmoins, puisque l'extraversion caractérise l'économie Dahoméenne, il semble que l'analyse des échanges extérieurs transitant par le Wharf, doive donner une image assez fidèle de l'ensemble des transports dans le pays, et de leur répartition entre le rail et la Route.

III - PART DES LIGNES COTIERES (COTONOU-POBE et COTONOU-SEGBOROUE)

	1962		1963	
	Trafic intérieur	Trafic Total	Trafic Intérieur	Trafic Total
Ensemble du Trafic				
Expéditions + Arrivages (Enrochements exclus)	11,7 %	4,6 %	55 %	24 %
Enrochements et latérite exclus	11,7 %	4,6 %	21,5 %	6,9 %
Expéditions				
Hydrocarbures exclus	11 %	2,4 %	29 %	4,4 %
Hydrocarbures compris	7,5 %	1,5 %	17 %	2,8 %
Arrivages				
Enrochements exclus	21 %	9,5 %	62,5 %	43,8 %
Enrochements et latérite exclus	21 %	9,5 %	23,7 %	12,6 %

La part des lignes côtières, dans le trafic intérieur et dans le trafic global, accuse une hausse sensible en 1963, par rapport à 1962, aussi bien pour les expéditions que pour les arrivages (transports de latérite déduits). Mais aucune tendance ne saurait être dégagée d'une comparaison limitée à deux années.

quoiqu'il en soit, cette part des lignes côtières est minime, dans le trafic total, et anormalement faible, dans le trafic intérieur (abstraction faite des transports de latérite, qui peuvent être considérés eux aussi, comme exceptionnels).

Puisque ces deux lignes desservent les régions les plus peuplées et les plus actives du Dahomey, le très faible volume des transports réguliers et normaux de marchandises acheminées par fer, permet de conclure, que la concurrence routière à pour terrain d'élection la zone côtière, donc qu'elle s'exerce de préférence sur les itinéraires relativement courts, à clientèle dense, ce qui n'est pas inattendu.

Mais il convient de noter une fois de plus, que cette concurrence routière est plus active dans le sens effluent que dans le sens affluent, puisque la part des lignes côtières est nettement plus importante dans les arrivages en gare de COTONOU (latérite exclue) que dans les expéditions (hydrocarbures compris).

*

* *

PART DES LIGNES COTIERES DANS LE COMMERCE EXTERIEUR DU DAHOMEY

A) Importations (année 1963)

Marchandises et Produits	IMPORTATIONS Transportées par F D R			Ensemble IMPORTATIONS du DAHOMEY		
	ensemble réseau	lignes côtières	part des lignes Côtières	Wharf	Lignes Côtières	part des lignes Côtières
Ciment	2.446	1.616	67 %	67.385	1.616	2,3 %
Sel	100	Néant	néant	7.067	Néant	néant
Vin	12	Néant	néant	3.116	Néant	néant
Sucre	néant	Néant	néant	7.444	Néant	néant

B) Exportations (année 1963)

Marchandises et produits	EXPORTATIONS transportées par F E R			Ensemble EXPORTATIONS du DAHOMEY		
	ensemble réseau	Lignes côtières	part des lignes côtières	Wharf	Lignes côtières	part des lignes côtières
Coton	974	Néant	Néant	1.118	Néant	Néant
Arachides	5.147	Néant	Néant	10.821	Néant	Néant
Huile de Palme	4.188	2.054	49 %	9.561	2.054	21 %
Palmistes	7.333	2.881	39 %	49.345	2.881	6 %

Les deux tableaux qui précèdent illustrent les constatations faites à plusieurs reprises. Les lignes côtières, dont la part à l'importation est nulle ou minime, ne sont pas négligées par les exportateurs des produits régionaux : huile de palme surtout, et, plus accessoirement, les palmistes.

IV - PART DE LA LIGNE DU NORD (COTONOU - PARAKOU)

Il découle des observations formulées à propos des lignes côtières que la part de la ligne du Nord est prépondérante, et que cette prépondérance est plus accusée à la montée (importations) qu'à la descente (exportations), que l'on considère le trafic global, ou le seul trafic intérieur Dahomey.

	1962		1963	
	Trafic intérieur	Trafic Total	Trafic Intérieur	Trafic Total
Ensemble du Trafic (Expéditions et arrivages)				
- Enrochements exclus	88,3 %	95,4 %	45 %	76 %
- Enrochements et latérite exclus	88,3 %	95,4 %	78,5 %	93,1 %
Expéditions				
- Hydrocarbures exclus	89 %	97,6 %	71 %	95,6 %
- Hydrocarbures compris	93,5 %	98,5 %	83 %	97,2 %
Arrivages				
- Enrochements exclus	79 %	90,5 %	37,5 %	56,2 %
- Enrochements et latérite exclus	79 %	90,5 %	76,3 %	87,4 %

De cette importance plus accentuée à la montée, il ne faudrait pas s'empresser de conclure que sur la ligne du Nord, et à l'inverse de la zone côtière, la concurrence routière est moins vive à l'importation qu'à l'exportation. Il est vrai que dans le sens effluent vers PARAKOU, la part du trafic soustraite au fer pour la route est sensiblement moins importante que pour les lignes côtières (encore qu'elle reste très prépondérante). c'est que dans l'ensemble, à la montée, comme à la descente, la ligne du Nord souffre moins de la concurrence routière que les lignes de la côte, pour les raisons déjà exposées. Mais il est remarquable, que, là encore et

et comme pour les lignes côtières, la concurrence des transports routiers s'exerce dans le sens effluent, plus que dans le sens affluent.

En effet en se référant toujours au seul trafic Dahoméen, on constate que les arrivages en provenance de la Ligne du Nord, l'emportent nettement sur les expéditions. Et si l'on calcule la part de la Ligne du Nord dans le commerce extérieur du Dahomey (globalement et par produits principaux) on s'aperçoit que cette part est plus importante à l'exportation qu'à l'importation. (Cft tableau ci-dessous).

— Part de la ligne du Nord dans le commerce extérieur du Dahomey

Echanges globaux 1963

	Wharf	Trafic ferroviaire (ttes lignes)	Ligne du Nord	Part ligne du Nord ensemble trafic Fer	Part ligne du Nord ensemble commerce extérieur
Importations	117.326	13.023	10.731	83 %	9 %
Exportations	84.556	27.064	22.029	82 %	25 %

Par principaux produits (1963)

A) Importations

MARCHANDISES et PRODUITS	IMPORTATIONS Transportées par F E R			Ensemble IMPORTATIONS DAHOMEY		
	Ensemble réseau	Ligne du Nord	Part de la Ligne du Nord	Wharf	Ligne du Nord	Part ligne du Nord
Sel	100	100	100 %	7.067	100	1,4 %
Ciment	2.446	830	33 %	67.385	830	1,2 %
Vins	12	12	100 %	3.116	12	0,4 %
Sucre	Néant	Néant	Néant	7.444	Néant	Néant

B) Exportations

MARCHANDISES et PRODUITS	Exportations transportées par F E R			Ensemble EXPORTATIONS DAHOMEY		
	Ensemble Réseau	Ligne du Nord	Part de la Ligne du Nord	Wharf	Ligne du Nord	Part de la Ligne du Nord
Coton	974	974	100 %	1.118	974	87 %
Arachides	5.147	5.147	100 %	10.821	5.147	47 %
Huile de Palme	4.188	2.134	51 %	9.561	2.134	23 %
Palmistes	7.333	4.452	61 %	49.345	4.452	8 %

V - PART DU NIGER

	1962		1963	
	Ligne du Nord	Ensemble du réseau	Ligne du Nord	Ensemble du réseau
ENSEMBLE DU TRAFIC (Expéditions + arrivages)				
- Enrochements exclus	73 %	70 %	71 %	54 %
- Enrochements et latérite exclus	73 %	70 %	71 %	68 %
Expéditions				
- Hydrocarbures	80 %	80 %	79 %	79 %
- Autres expéditions	83 %	81 %	88 %	84 %
Arrivages				
- Enrochements exclus	60 %	54 %	53 %	30 %
- Enrochements et latérite exclus	60 %	54 %	53 %	46 %

La part du Niger est nettement plus importante à la montée qu'à la descente (même déduction faite des transports exceptionnels d'enrochements et de latérité). Simple confirmation d'un fait connu puisqu'il est notoire et constant (avant que survienne le différend entre les Etats membres de l'O.C.D.N) que, si la voie dahoméenne est la voie naturelle et privilégiée pour les importations du Niger, en revanche elle est concurrencée par d'autres voies, pour l'évacuation des exportations du Niger en particulier, par le réseau routier et ferré de Nigéria pour les Arachides du Niger Oriental (en l'état actuel du réseau dahoméen, la ligne d'équi-prix, pour le transport des produits du Niger, se situe aux environs de Malbaza.)

Mais bien que les exportations du Niger, ne transitent pas en totalité par le Dahomey, il est évident que le Niger, est, et de loin, le premier client de l'O.C.D.N. En année normale, et mis à part le différend Nigéro-Dahoméen, on peut estimer que l'ensemble du trafic en provenance et à destination du Niger, via le Dahomey, est de l'ordre de 100.000 tonnes, réparties comme suit :

EXPORTATIONS	Niger-Est	26.000 T	30.000 T
	Niger-Ouest	4.000 T	
IMPORTATIONS	Niger-Est	14.000 T	70.000 T
	Niger-Ouest (dont 26.000 T d'hydrocarbures)	56.000 T	

Ainsi, le trafic en provenance et à destination du Niger représente environ les 2/3 du trafic normal et régulier du réseau ferroviaire dahoméen.

C'est dire que pour le chemin de Fer du Dahomey, il est vital de conserver la " clientèle " du Niger. C'est d'ailleurs cet impératif qui avait motivé la constitution d'une organisation commune aux deux états.

*

* *

423 - TRANSPORTS ROUTIERS

A) Opération Hirondelle

Evolution depuis l'année d'origine, comparée aux trois dernières campagnes normales.

	1953/54		1960/61		1961/62		1962/63	
	N.E	N.O	N.E	N.O	N.E	N.O	N.E	N.O
IMPORTATIONS	4.470	-o-	12.571	16.117	9.685	14.428	11.119	16.802
EXPORTATIONS								
Arachides	4.700	-o-	23.650	5.641	22.065	4.224	21.542	4.430
Coton	-o-	-o-	-o-	-o-	538	-o-	710	-o-
Graines de Coton	-o-	-o-	-o-	-o-	702	-o-	2.103	-o-
Peaux	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	53	19	62
Divers	-o-	-o-	-o-	-o-	16	58	205	609
TOTAUX PARTIELS (Niger-est et Ouest)	9.170	-o-	36.221	21.758	33.006	18.763	35.698	21.903
ENSEMBLE	9.170		57.979		51.769		57.601	

B) Hors Pool

Tonnage transporté en 1963 :

Niger-Ouest : 16.175

Niger-Est : 858

43 - EVOLUTION PREVISIBLE DU TRAFIC

Il serait très aventureux de prétendre prévoir l'évolution du trafic, pour la période 1965 - 1970, par extrapolation des résultats antérieurs. En effet l'expansion, et même le simple maintien, des activités de l'O.C.D.N, dépendent d'un ensemble de conditions, dont chacune est nécessaire, dont aucune n'est suffisante, et dont il n'est pas actuellement possible de savoir si elles seront toutes, et à bref délai, réalisées.

— Condition Politique : Il s'agit de trouver au différend Nigéro-Dahoméen, une solution conforme à l'intérêt réciproque des deux Etats, au minimum de ramener au niveau de 100.000 tonnes/ an le volume du trafic en provenance et à destination du Niger, et transitant par le Dahomey.

— Condition "administrative" : Il s'agit de savoir si le gouvernement du Dahomey, est disposé à défendre son réseau ferroviaire, contre la concurrence des transports routiers; et, si à défaut d'envisager une réforme de la réglementation qui limite cette concurrence routière ou la rende moins anarchique , on entend au moins faire appliquer les textes existants, en particulier remettre en vigueur le contrôle des camions à Gaya.

— Condition économique : Si le Dahomey, et le Niger également (dans l'hypothèse de l'entente retrouvée) atteignent les objectifs de développement qu'ils se sont fixés, ou du moins s'en approchent, cette croissance devrait normalement se répercuter sur l'O.C.D.N, à moins que la condition " administrative " ne soit point réalisée.

— Conditions financières : Faute de concours financiers, internes ou externes, l'O.C.D.N est condamnée à disparaitre : à très brève échéance, si la trésorerie n'est pas assainie(Cf chapitre 5)

à moyen terme, si certains investissements prioritaires et coûteux, ne sont pas réalisés dans les prochaines années (renouvellement du matériel roulant, et surtout renforcement de la ligne principale COTONOU - PARAKOU).

* * *

Devant une telle conjènction d'incertitudes, il apparaît que supposer constant le trafic de l'O.C.D.N, à son niveau de 1963, constitue une hypothèse très optimiste.

C H A P I T R E V

CONDITIONS FINANCIERES DE L'EXPLOITATION

51 - TARIFS

52 - EVOLUTION COMPAREE DES RECETTES ET DES DEPENSES DU RESEAU FERROVIAIRE

53 - EVOLUTION ET STRUCTURE DU PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT PAR FER

54 - ANALYSE DES RECETTES DU RESEAU FERROVIAIRE

55 - ANALYSE DES DEPENSES DU RESEAU FERROVIAIRE

551 - Matériel et charges diverses

552 - Personnel

553 - Impôts et taxes versées

56 - REPARTITION DES RECETTES ET DES DEPENSES PAR LIGNES DU RESEAU FERROVIAIRE

57 - RECETTES ET DEPENSES DES TRANSPORTS ROUTIERS

58 - SITUATION FINANCIERE APRES CLOTURE DE L'EXERCICE 1964

51 - TARIFS

51.1 - Tarifs ferroviaires

La règlementation tarifaire est évidemment assez détaillée et complexe (les tarifs pratiqués varient non seulement en fonction du poids et de la distance, mais aussi selon le mode d'expédition, parfois selon la nature des marchandises et des produits). Le temps a manqué pour qu'on puisse en présenter une analyse critique assez poussée.

Ce qu'il convient de souligner, c'est que les tarifs demeurent inchangés depuis 1956 (une tentative d'augmentation, limitée aux transports d'hydrocarbures àdestination du Niger, à compter du 1er. Novembre 1963, est restée sans lendemain, le Gouvernement du Niger, considérant que le montant de cette révalorisation lui était acquis, et en réclamant le reversement au Trésor Nigérien).

Il est clair, que depuis 1956, les charges financières de l'O.C.D.N n'ont pu être pareillement stabilisées. Les salaires versés au personnel les dépenses de matériel, ont nécessairement augmenté en fonction de l'élévation du coût de la vie, tandis que la croissance des recettes restait liée à la seule expansion du trafic (Cft infra § 52 - Evolution comparée des recettes et des dépenses).

Il en résulte que les services rendus par l'O.C.D.N sont actuellement rémunérés bien au-dessous du juste prix, ce qui constitue, non la cause unique, mais l'une des principales causes du déficit de cet organisme.

Pour rétablir l'indispensable " vérité des prix ", la Direction de l'O.C.D.N estime que les tarifs actuels devraient être majorés de 21 % dans leur ensemble. (là encore, il n'a pas été possible faute de temps, d'étudier en détail, ces propositions d'augmentation qui sont appropriées à chaque catégories de tarifs, et par conséquent, peuvent être inférieurs ou supérieurs à 21 % dans certains cas)

La plus-value attendue de ces majorations est de l'ordre de 165 Millions par an (dont 65 millions pour l'aménagement des tarifs d'hydrocarbures), sur la base d'un trafic normal, au niveau des résultats de l'exercice 1963.

*

* *

Si le Gouvernement du Dahomey semble avoir admis le principe de ces majorations, en revanche le Gouvernement du Niger y est fermement opposé. Chacun des deux Etats interprète différemment les accords de DOSSO ; la version du Niger contestée par le Dahomey, est qu'aux termes de cet accord, les tarifs de l'O.C.D.N doivent être " gelés " à leur niveau du 1er.Octobre 1963 (ce qui revient en fait à les maintenir au niveau de 1956).

Cette position du Niger peut à priori surprendre, puisque cet Etat participe au déficit de l'O.C.D.N, à raison de 37 %, et qu'il est donc intéressant, pour le Gouvernement de Niamey, comme pour celui du Dahomey de réduire à son minimum le déficit chronique de l'O.C.D.N.

Le paradoxe n'est qu'apparent. Dès avant les accords de DOSSO, et alors que le Niger participait pour moitié à la couverture du déficit de l'O.C.D.N, le Gouvernement de Niamey s'est préoccupé de rétablir à son profit exclusif, la " vérité des tarifs ". A cette fin, il avait institué une taxe de péréquation sur les transports, dont le produit excédait largement le montant des subventions d'équilibre versées par le Niger, à l'O.C.D.N, procurant ainsi au Trésor Nigérien un appréciable supplément de recettes fiscales.

Cette taxe de péréquation pouvait assurément être considérée comme contraire à l'esprit de l'Organisation Commune, puisqu'elle profitait au seul Niger. Aussi le principe de sa suppression avait-il été admis par le Niger, lors de la conférence de DOSSO, en contre partie de la réduction de sa participation au déficit de l'O.C.D.N (37 % contre 50 %).

Mais le Gouvernement du Niger, par décret n° 64-251 du 31 Décembre 1964, tout en supprimant théoriquement la taxe de péréquation, l'a en fait et partiellement remplacée par une nouvelle taxe, baptisée " Majoration des tarifs de l'O.C.D.N ". Si bien que la situation antérieure aux accords de DOSSO se trouve pratiquement rétablie. Comme sa devancière la taxe de majoration des tarifs de l'O.C.D.N procure au trésor Nigérien, non seulement le montant, désormais réduit, de la subvention d'équilibre versée à l'O.C.D.N, mais aussi un surplus de rentrées fiscales.

L'opposition du Niger, à toute majoration de tarifs qui profiterait non plus au Trésor Nigérien, mais à l'O.C.D.N, apparaît ainsi parfaitement logique, sinon conforme à la volonté affirmée de coopération Inter-Etats qui constitue la raison d'être de l'Organisation Commune.

51.2 - <u>Rémunération des transports routiers affrêtés par l'O.C.D.N</u>

Les tarifs consentis par l'O.C.D.N, aux transporteurs routiers sont actuellement les suivants :

Opération Hirondolle { 7 Fr par T.K à la montée / 6 Fr par T.K à la descente

Hors Pool { 6 Fr par T.K à la montée / 4 Fr par T.K à la descente

La Direction de l'O.C.D.N propose l'égalisation des tarifs à 6 Fr la tonne - kilométrique , à la montée comme à la descente, et pour toute l'année (Opération Hirondolle et Hors pool).

L'application de ces nouveaux tarifs (considérés comme équitables et suffisamment rémunérateurs pour les transporteurs, qui seraient d'ailleurs disposés à les accepter) procurerait à l'O.C.D.N, une économie annuelle de 14 Milliors au minimum, pour un trafic normal.

52 - EVOLUTION COMPAREE DES RECETTES ET DEPENSES DU RESEAU FERROVIAIRE

RESULTATS	1960		1961		1962		1963		1964	
	Montant	P.U (1)	Mont.	P.U (1)	Mont.	P.U (1)	Mont.	P.U (1)	Mont.	P.U (1)
RECETTES										
du trafic	647 M	9,89	731 M	6,15	889 M	5,08	948 M	5,14	713 M	9,60
Hors trafic	15 M	0,23	40 M	0,33	30 M	0,17	17 M	0,09	16 M	0,22
TOTAL DES RECETTES	662 M	10,12	771 M	6,49	919 M	5,25	965 M	5,23	729 M	9,82
DEPENSES										
Personnel	564 M	8,62	547 M	4,60	522 M	2,99	537 M	2,91	540 M	7,27
Matières et charges	160 M	2,44	185 M	1,55	207 M	1,18	253 M	1,37	196 M	2,64
TOTAL DES DEPENSES (sauf renouvellement)	724 M	11,06	732 M	6,15	729 M	4,17	790 M	4,28	736 M	9,91
EXCEDENT										
Des recettes	-o-	-o-	39 M	0,32	190 M	1,08	175 M	0,94	-o-	-o-
Des Dépenses	62 M	0,95	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	-o-	7 M	0,09
ANNUITE DE RENOUVELLEMENT	76 M	1,16	119 M	1,00	109 M	0,62	98 M	0,53	119 M	1,60
BENEFICE	-o-	-o-	-o-	-o-	81 M	0,46	77 M	0,41	-o-	-o-
DEFICIT	138 M	2,11	80 M	0,68	-o-	-o-	-o-	-o-	126 M	1,69

(1) P.U = Par unité fictive de trafic - (U.F)

La masse des dépenses et des recette est divisée par le nombre de tonnes-kilomètres, auquel on ajoute le cinquième du nombre de voyageurs-kilomètres (un voyageur est considéré, comme déplaçant 200 Kilogrammes). Ce calcul est conforme aux normes établies lors de la Conférence Internationale de Madrid. La notion d'unité fictive de trafic (U.F) s'exprime donc par l'égalité :

$$U.F = T.K + \frac{V.K}{5}$$

52 - (suite)

Commentaires des graphiques Recettes-Dépenses

La chute brutale des recettes en 1964, traduit la régression du trafic qui a été expliquée au chapitre précédent (arrêt des transports d'enrochements en Avril 64, et conjonction Politique Nigéro-Dahoméenne Cft. § 41.2 - remarque (1)). Quant à la remarquable progression des recettes qui caractérise la période 1960 - 1963, elle n'est pas dûe aux seuls transports d'enrochements, mais aussi à l'augmentation de l'ensemble du trafic voyageurs et marchandises (Cft. graphique 41.2 au chapitre précédent).

Ce qu'il importe de constater, c'est que en dépit du "gel" des tarifs, la hausse des recettes est beaucoup plus accentuée, que celle des dépenses pour les années 1960 - 1963, signe certain d'une bonne gestion. Ce jugement favorable est confirmé par l'examen des dépenses de personnel, dont les varations sont minimes, et, qui, entre 1960 et 1964, ont diminué de 24 Millions. Par contre, les autres dépenses accusent une hausse continue, et presque linéaire, entre 1960 et 1963; malgré la diminution intervenue au cours du dernier exercice, ce poste accuse, en 5 ans, une hausse de 36 millions soit plus de 22 %.

53 - EVOLUTION ET STRUCTURE DES PRIX DE REVIENT DU TRANSPORT PAR FER PAR UNITE FICTIVE DE TRAFIC : $\frac{T.K + V.K}{5}$

ELEMENTS DU PRIX DE REVIENT PAR U.F	1960	1961	1962	1963	1964
Dépenses de personnel	8,62	4,60	2,99	2,91	7,27
Dépenses de matériel et autres charges	2,44	1,55	1,18	1,37	2,64
Renouvellement	1,16	1,00	0,62	0,53	1,60
PRIX DE REVIENT TOTAL PAR U.F.	12,22	7,15	4,79	4,81	11,51

Ainsi, tandis qu'entre 1960 et 1963, les recettes augmentaient de 303 Millions, soit 46 %, le prix de revient par unité de trafic, pendant la même période, baissait de 7,41 Fr soit 60 %. Ce remarquable résultat confirme la très bonne qualité de la gestion de l'O.C.D.N, déjà soulignée. La diminution du prix de revient unitaire affecte matériellement toutes ses composantes, mais plus encore les dépenses de personnel (5,71 Fr soit 66 %).

Inversement, si l'on compare l'exercice 1964, marqué par la conjoncture défavorable que l'on sait, à l'exercice 1963, on constate que, pour une diminution des recettes de 235 Millions, soit 25 % , le prix de revient unitaire a augmenté de 6,70 Fr, soit 139 % . Dans une telle hausse , l'incompressibilité relative des dépenses de personnel joue un rôle prépondérant : leur part dans le prix de revient unitaire a en effet augmenté de 4,36 Fr, soit près de 150 %. Il ne faudrait pas en conclure qu'au cours de l'exercice 1964 la gestion fut déficiente, car il est bien évident que l'O.C.D.N n'a pas la possibilité, lorsque le trafic baisse de réduire à proportion les effectifs de ses agents. S'y opposent des impératifs techniques de maintenance du matériel, des installations et des établissements, et aussi des dispositions statutaires régissant le personnel permanent.

*

* *

La ventilation des dépenses de personnel, dépenses de matériel, et dépenses de renouvellement, ne donne qu'une image imparfaite de la structure du prix de revient. Il a donc paru intéressant de tenter de décomposer le prix de revient, comme il est d'usage, en frais fixes et frais proportionnels (analyse indispensable pour une évaluation éventuel du prix de revient marginal). Mais, en raison de l'ampleur de ce travail effectué par dépouillement des bilans annuels, il a fallu le limiter aux trois derniers exercices, ce qui est évidemment insuffisant pour qu'on puisse apprécier l'évolution dans le temps.

ELEMENTS DU PRIX DE REVIENT	1962		1963		1964	
	%	P.U	%	P.U	%	P.U
I - Frais fixes (a)						
Personnel	29 %	1,20	26 %	1,11	28 %	2,81
Matériel et autres charges	10 %	0,41	15 %	0,45	14 %	1,33
Ensemble	39 %	1,61	41 %	1,56	42 %	4,14
II - Frais proportionnels (b)						
Personnel	43 %	1,79	42 %	1,80	45 %	4,46
Matériel et autres charges	18 %	0,77	17 %	0,92	13 %	1,31
Ensemble	61 %	2,56	59 %	2,72	58 %	5,77
III - Renouvellement	-o-	0,62	-o-	0,53	-o-	1,60
PRIX DE REVIENT TOTAL PAR UNITE FICTIVE (I+II+III)	-o-	4,79	-o-	4,81	-o-	11,51

(a) Les frais fixes comprennent les dépenses afférentes

- aux Services Généraux
- au Service Voie et Bâtiments

(b) Les frais proportionnels comprennent les dépenses afférentes

- au Service de l'Exploitation
- au Service Matériel et Traction

Le partage des frais fixes et des frais proportionnels est rapporté aux dépenses de fonctionnement (annuité de renouvellement exclue).

* * *

Enfin une troisième approche du prix de revient a été tentée en le calculant non plus par unité fictive de trafic (à partir des bilans annuels) mais par voyageur-kilomètre et tonne-kilomètre (à partir du compte rendu de gestion 1963)

I - DEPENSES 1963	
1°-Dépenses Fonctionnement (cessions et fabrication exclues)	815.527.504
2°-Ycompris annuité de renouvellement	913.712.504

II - RESULTATS DU TRAFIC 1963	
A) Voyageurs	
Nombre voyageurs Kilomètre	
3°- 1ère Classe	126.027
4°- 2ème Classe	586.784
5°- 3ème Classe	78.507.923
6°- TOTAL	79.220.734
7°- Tonnage kilométrique voyageurs 1ère Classe	8.822
8°- 2ème Classe	41.075
9°- 3ème Classe	5.495.555
10°- TOTAL	5.545.452
Tonnage kilométrique des véhicules voyageurs	
11°- 1ère Classe	339.696
12°- 2ème Classe	1.404.132
13°- 3ème Classe	20.235.148
14°- TOTAL	21.978.976
Tonnage Kilométrique (voyageurs+véhicules)	
15°- 1è Classe (7° + 11°)	348.518
16°- 2è Classe (8° + 12°)	1.445.207
17°- 3è classe (9° + 13°)	25.730.703
13°- TOTAL (10° + 14°)	27.524.428

II-RESULTATS DU TRAFIC (suite)	
B)Bagages et détail	
19°-Tonnage	6.141
20°-Tonnage Kilométrique	1.774.075
21°-Tonnage KM de vehicules	5.501.881
22°-Tonnage KM brut(20°+21°)	7.275.956
C)Marchandises wagons	
23°-Tonnage net	938.756
24°-Tonnage KM net	166.690.811
25°-Tonnage KM véhidules	314.666.619
26°-Tonnage KM brut wagons (24° + 25°)	481.357.430
27°-Tonnage KM brut global (18° +22°+ 26°)	515.157.814
28°-Tonnage KM brut commercial (27° -8.710.140 tonnage en service)	507.447.674
29°-Prix de revient de la TK réelle (1°+2°:27°)	1,77
30°-Prix de revient de la TK brute commerciale (1° + 2° : 28°)	1,80
Prix de revient du VK	
31°-1ère Classe(30°X15° : 3°)	4,97
32°-2ème Classe(30°X16° : 4°)	4,43
33°-3ème Classe(30°X17° : 5°)	0,58
34°-Prix de revient wagon par VK (30° X 13° :69)	0,62
Prix de revient de la TK	
35°-Bagages et détail(30°X22°:20°)	7,38
36°-Wagons (30°X26°:24°)	5,19

54 - ANALYSE DES RECETTES DU RESEAU FERROVIAIRE

54.1 - Recettes du trafic

DESIGNATION	1962		1963		1964	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Voyageurs	158.382.651	18	168.887.448	18	170.083.369	23,8
Bagages	8.470.482	0,9	10.261.223	1	14.119.442	2
Marchandises détail	18.059.062	2	19.256.690	2	10.776.130	1,4
Marchandises Wagons	337.875.622	38	370.990.724	39	431.966.989	60,8
Transports enrochements	296.362.592	33,3	331.432.409	35	36.945.632	5
Transports postaux	6.650.000	0,7	6.600.000	0,7	6.120.000	0,8
Recettes accessoires	40.287.796	4,5	38.559.995	4,1	41.092.558	5,9
Transports en service	22.761.172	2,6	2.142.506	0,2	2.239.745	0,3
TOTAL	888.849.377	100	948.130.995	100	713.343.865	100

On remarque que, déduction faite du produit des transports précaires d'enrochements, la répartition des recettes reste sensiblement identique. On peut estimer que les recettes provenant du trafic voyageurs (bagages compris) représentent 27 à 29 % du montant normal, et les recettes provenant du transport de marchandises 65 % en moyenne.

54.2 - RECETTES HORS TRAFIC

DESIGNATION	1962		1963		1964	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Location d'immeubles	1.752.729	6,4	2.347.434	14	2.511.832	16
Location de matériel	889.865	3	597.029	3,6	1.116.348	6
Autres ressources diverses	53.502	-o-	5.231		-o-	-o-
Intérêts créditeurs	2.784.341	9,3	6.003.360	36	7.932.536	49
Pénalités pour retards dans l'exécution commandes et marchés	414.017	1	298.996	1, 8	470,049	3
Plus values sur ventes d'immobilisations	13.092.151	44	6.695.601	40	1.898.500	12
Vente de matériel réformé vieilles matières	1.031.923	3,3	169.060	0,6	596.817	4
Excédent des recettes sur les dépenses des cessions et fabrications	9.775.265	33	710.787	4	1.625.052	10
TOTAL	29.793.793	100	16.827.498	100	16.151.134	100

55 - ANALYSE DES DEPENSES DU RESEAU FERROVIAIRE

55.1 - Dépenses de matériel et charges diverses

Leur croissance continue, de 1960 à 1963, a été mise en évidence par le graphique du § 52. L'importante diminution intervenue au cours du dernier exercice, résulte en partie de la baisse du trafic, et surtout d'économies draconiennes accompagnées d'un contrôle budgétaire accru. Mais cette louable, et nécessaire, volonté d'austérité ne pourra empêcher que certaines dépenses continueront à augmenter anormalement, s'il n'est pas remédié à la vestuté du matériel, et à l'excessive lourdeur de certaines charges.

A) Matériel Certes 36 millions d'économies ont pû être réalisées en 1964, dont 20 millions sur les acquisitions de matières, résultat des mesures d'austérité, et 16 millions sur les carburants et lubrifiants, résultat de la baisse du trafic.

A cet égard, il n'est pas sans intérêt d'observer l'évolution des consommations de carburant par les engins de traction. Ce poste de dépense, sans être le seul qui varie en fonction du trafic, est le plus sensible à ses fluctuations, ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous :

	1960	1961	1962	1963	1964
CONSOMMATION DE CARBURANT (en litres)	1.666.011	2.372.554	3.036.814	2.919.837	1.391.247

Mais quelles que soient les variations du trafic, quelle que soit la rigueur des compressions budgétaires certaines dépenses, destinées à l'entretien d'un matériel techniquement périmé, ne font et ne feront que croître avec son vieillissement. Tel est en particulier le cas pour les Autorails, dont les frais d'entretien ont évolué comme suit :

1960	1961	1962	1963	1964
37.226.080	48.145.027	42.771.616	49.381.556	55.736.931

B) Charges divers Leur montant global a pû être réduit, en 1964, de 24 Millions. L'économie la plus importante a porté sur les frais médicaux (médicaments, hospitalisations), qui ont évolué comme suit, grâce aux compressions d'effectifs et à un contrôle particulièrement sévère :

— 1963 : 35.005.945

— 1964 : 22.705.855

— 1965 : 14.900.000 (Prévisions)

Il n'empêche que certaines charges ont continué, et continueront à augmenter, enparticulier les pensions versées aux agents retraités.

Suivant une étude récente de l'Agent Comptable, la courbe ascendante des charges de retraite évoluera vers un maximum de 115.000.000 par an en 1968, correnspodant à 330 agents pensionnés (effectif des retraités en 1964 : 282).

La charge représentée par un agent pensionné correspond en moyenne à 75 % des charges constatées pour un agent en service. Le pourcentage élevé s'explique par le fait, qu'en plus de la pension, les retraités perçoivent les allocations familiales correspondant à une moyenne de 5 enfants à charge. Ces prestations viennent majorer de 45% environ le montant des pensions versées.

55.2 - DEPENSES DE PERSONNEL

On a déjà signalé qu'elles tendent à décroître, dans l'ensemble des derniers exercices : baisse de 24 Millions en 1964 par rapport à 1960 (cft. supra § 52). Ce résultat favorable a pu être obtenu par des compressions d'effectifs, plus que par des diminutions de salaires.

A)Situation des effectifs

EFFECTIFS FER	au 31.12.60	au 31.12.61	au 31.12.62	au 31.12.63	au 31.12.64	au 1.5.65
Agents du cadre (1)	649	619	569.	550	531	491
Agents auxiliaires (2)	901	926	1.091	1.012	929	896
TOTAL	1.550	1.545	1.660	1.562	1.460	1.387 (3)

1) Agents du cadre La diminution continue de l'effectif s'explique par :

- La réduction progressive de personnel français d'assistance technique : 32 en 1960, 27 en 1961, 20 en 1962, 17 au 1.5.65 (et 15 pour 1966). Ces agents ont été remplacés par du personnel dahoméen, partie par voie de promotion, partie par voie de recrutement d'ingénieurs diplômés.

- Les mesures de compression des effectifs de la Fonction publique : décrétées par le Gouvernement du Dahomey le 1er. Janvier 1962, et rendues applicables à l'O.C.D.N par son Conseil d'Administration (mais sans attendre ces décisions, la Direction de l'O.C.D.N avait entrepris dès 1961, de réduire l'effectif global des agents dahoméons du cadre).

- Le dégagement des cadres intervenu, à partir d'avril 1964, lorsqu'ont pris fin les transports d'enrochements.

2) Agents auxiliaires leur effectif accru de 190 unités au total en 1960 et 1961, pour faire face aux transports d'enrochements, a pu être réduit dès la fin de 1963, au moment où ces transports, après avoir atteint la fréquence maximum de 5 trains par jour de janvier à août 1963, ont connu un certain ralentissement, à partir d'Octobre, en raison d'un incident survenu sur les chantiers du Port. Au 1er. mai 1965, l'effectif des agents auxiliaires est ramené, à cinq unités près à son niveau de 1960.

3) Sur l'effectif total de 1.387 agents en service au 1er.mai 1965, on comptait seulement 11 Nigériens (et 17 Européens) Cft. remarque 1)- c'est dire que le personnel de l'O.C.D.N est dahoméen dans sa quasi-totalité, à 99 %.

*

* *

Il convient de signaler que les reclassements et licenciements massifs, consécutifs à la fermeture du Wharf, ont pu être opérés sans difficultés majeures pour l'O.C.D.N, sinon pour les agents concernés (Les répercussions de ces licenciements sur le marché de l'emploi à COTONOU, n'ont pu être étudiées, faute de temps, aussi parce que la présente étude est centrée sur le réseau ferroviaire.)

Pour le Wharf, comme pour le Chemin de Fer, la Direction de l'O.C.D.N avait en effet adopté, dès 1960, les mêmes principes de prudente gestion de personnel (réduction continue de l'effectif des agents du cadre, assortie de recrutements provisoires d'auxiliaires en fonction des fluctuations du trafic), ainsi qu'il ressort du tableau ci-après :

EFFECTIF WHARF	au 31.12.60	au 31.12.61	au 31.12.62	au 31.12.63	au 31.12.64	au 1.5.65
Agents du cadre	103	98	85.	78	70	22
Auxiliaires	891	909	928	1.017	884	66
TOTAL	994	1.007	1.013	1.095	954	88(1)

(1) Le nombre de 88 agents en service au Wharf, à la date du 1er. mai 1965 (ouverture du Port de COTONOU) a été réduit de 63 piroguiers dont le contrat est venu à expiration le 15 Mai. Le reliquat soit, 25 agents, sera reclassé au chemin de Fer, en remplacement de 24 agents du cadre et 17 agents auxiliaires, retraitables au 2ème. semestre 1965.

Ainsi, le nécessaire reclassement d'une partie des agents du Wharf, n'aura pas eu pour effet, comme on pouvait le craindre, d'augmenter les effectifs du chemin de Fer, ou de limiter leur réduction.

*

* *

En définitive, la Direction de l'O.C.D.N estime que les réductions d'effectifs au cours de l'exercice 1965, pourraient atteindre 81 unités, malgré le reclassement de 25 agents du Wharf (rappelons que les réductions déjà acquises au 1er.mai 1965 atteignaient 73 unités: 1.460 - 1.387 = 73 . Cft. tableau des effectifs Fer).

Cette réduction globale de 81 unités serait répartie comme suit:

— Services généraux : 15

— Matériel et traction : 17

— Voie et bâtiments : 25

— Police spéciale : 24 (grâce à la fermeture du Wharf).

81

Il en résulterait, si les propositions de la Direction de l'O.C.D.N étaient retenues, une économie annuelle de 33 millions, sur la base des salaires actuels (Cft. annexe B au chapitre VI : Lettre 1053/O.C.D.N du 27 avril 1965).

B) Salaires versés au personnel

Dans la régression d'ensemble des dépenses de personnel, les diminutions de salaires ont jusqu'à présent, joué un rôle moins décisif que les réductions d'effectifs.

Certes, les mesures d'assainissement financier, décidées par le Gouvernement du Dahomey, au Début de 1962, ont entraîné à l'O.C.D.N, comme dans la Fonction Publique, une réduction de 10% sur les salaires versés, et la mise à la retraite des agents comptant plus de 30 années de service. Et ces mesures ne sont assurément pas étrangères aux résultats bénéficiaires des exercices 1962 et 1963, bien qu'elles ne suffisent pas à les expliquer, comme on l'a vu en étudiant les variations du trafic et des recettes.

A ce propos, il faut souligner que ces mesures d'assainissement de 1962 ne se sont pas traduites par une diminution globale de 10% dés dépenses de personnel et charges annexes de l'O.C.D.N. En effet l'économie de 10 % réalisée sur les seuls salaires versés s'est trouvée en partie compensée par l'augmentation des pensions, du fait des mises à la retraite anticipées, et aussi par l'augmentation des charges sociales, puisque les cotisations patronales à la Caisse des Allocations Familiales et des Accidents du Travail ont été simultanément relevées de 7 % à 10%.

*

* *

Même ainsi réduits de 10 %, comme ceux des fonctionnaires, les salaires des cheminots étaient encore jugés excessifs, en tous cas supérieurs aux traitements servis dans la fonction Publique. Car si les statuts du personnel permanent de l'O.C.D.N prévoyaient une rémunération de base inférieure à celle des fonctionnaires de classification équivalente, ils assortissaient cette rémunération de base d'un ensemble de primes et d'indemnités assez disparat es, mais au total, très appréciables (primes de fin d'année, prime des gestion, prime de travaux, prime de traction, indemnité de logement, ect...), si bien qu'en définitive, la situation pécuniaire de l'ensemble des cheminots était relativement enviable, et à juste titre enviée par leurs homologues de la Fonction Publique. Cette disparité, assez faible au niveau moyen et subalterne , était, et reste, plus accusée au niveau des cadres supérieurs, d'ailleurs peu nombreux. Actuellement, et en raison des circonstances qui vont être exposées, on peut estimer à une douzaine environ, le nombre de cadres dahoméens de l'O.C.D.N (ingénieurs et personnel administratif diplômé d'enseignement supérieur) qui perçoivent, tous accessoires compris, une rémunération plus élevée que celle des fonctionnaires de qualification et d'ancienneté équivalentes.

C'est pourquoi, le Gouvernement dahoméen a estimé qu'il convenait d'aligner les salaires des agents de l'O.C.D.N sur les traitements de la Fonction Publique, et de réduire à 40 heures, au lieu de 45, la durée hebdomadaire de travail des auxiliaires (les 5 heures supplémentaires sont actuellement majorées de 25 %, contre 10% seulement dans l'ensemble des conventions collectives en vigueur).

Cette décision de remise en ordre et d'équité, louable dans son principe, s'est révélée assez désastreuse dans l'application partielle qui en a été faite, courant 1964. En effet, les salaires des agents du statut permanent ont bien été alignés sur les barêmes indiciaires de la Fonction Publique. Mais le " complexe " des primes et indemnités restait inchangé, de même que la durée hebdomadaire du travail des auxiliaires. de telle sorte que les cheminots ont conservé, et peut-être même améliorédans certains cas, leurs avantages antérieurs. De telle sorte que cet alignement partiel, conjugé avec une augmentation légale du S.M.I.G au bénéfice des auxiliaires (12 à 15 % du salaire de base suivant les

les catégories, à compter du 1er. août 1964) s'est traduit, en 1964, par une charge supplémentaire de 14 millions, au lieu de l'économie attendue.

Il serait donc aberrant de s'en tenir à ces demi-mesures. L'alignement sur la Fonction Publique doit, de toute évidence, être intégral, et comporter la suppression des primes et indemnités.

Telle est bien la position du Conseil d'Administration et de la Direction de l'O.C.D.N. La Direction préconise toutefois le maintien de certaines primes inhérentes à des sujétions et à des responsabilités particulières. Il s'agit notamment des primes de traction servies aux conducteurs de train, et dont il est vrai que leur suppression pure et simple ne peut être envisagée, sauf à courir le risque de voir les agents de conduite se désintéresser de la sauvegarde du matériel coûteux qui leur est confié.(la valeur moyenne d'un train de marchandises, chargement compris, peut être estimée à 500 Millions de Fr C.F.A.).

On objectera, que même avec cette suppression sélective, mais quasi-totale, des primes et indemnités, les cheminots continueront à bénéficier d'avantages accessoires, tels que soins médicaux et pharmaceutiques gratuits, dont ne profitent pas les fonctionnaires. Mais pour apprécier objectivement cet écart, il faudrait pouvoir se livrer à une comparaison détaillée, cas par cas, sans que les informations recueillies soient faussées par certaines rancoeurs personnelles (celles des ingénieurs des Travaux Publics vis-à-vis de leurs collègues du chemin de Fer, et réciproquement), sans qu'aucun accessoire de solde soit, de part et d'autre dissimulé. En particulier, il faudrait que soient honnêtement divulgués divers avantages dont bénéficient souvent les fonctionnaires supérieurs (primes de rendement et indemnités de représentation, sous leurs appellations variées, logement, véhicule de service, ect...)

Faute d'avoir eu le temps, et surtout les moyens d'investigation nécessaires pour une telle confrontation, on a tenu pour valables, parce que basées sur une étude sérieuse, les propositions faites par la Direction de l'O.C.D.N (Cft. annexe B au chapitre VI : lettre 1053/ O.C.D.N du 27 avril 1965).

Outre les mises à la retraite (après 30 ans de services) et les dégagements volontaires (après 25 ans d'activités) qui procureraient une économie de 13 millions, il est suggéré de supprimer l'essentiel des primes, à savoir :

— Prime de fin d'Année, soit une économie de 31 millions

— Prime de gestion, soit une économie de 2,5 millions

— Allocation pour non-fourniture de logement, soit une économie de 5,4 millions

— Primes de travaux, soit une économie de 1,85 millions

L'économie totale, résultant de ces suppressions de primes, atteint ainsi près de 41 millions pour l'exercice 1965.

Quant à la réduction à 40 heures de la durée hebdomadaire de travail des auxiliaires, elle toucherait 770 agents, soit plus de la moitié de l'effectif total, et procurerait une économie de 21 millions.

Ainsi l'ensemble des mesures proposées se traduirait par une économie tatale de 75 millions (13 + 41 + 21) pour l'exercice 1965, soit près de 14 % du montant des dépenses de personnel supportées en 1964.

Si l'on ajoute à cet ensemble de mesures concernant les salaires, l'économie résultant des compressions d'"effectifs (33 millions, Cft. section A) on aboutit à une réduction globale de 108 millions, soit 20 % par rapport à 1964.

Résultat appréciable, et qui devrait être encore très amélioré, puisque le Gouvernement dahoméen vient de décider une importante réduction du traitement indiciaire des fonctionnaires, donc des agents de l'O.C.D.N.

55.3 - Impôts et taxes versés

Disposant d'un patrimoine, qui reste très important, bien que lentement amenuisé (Cft. chapitre 2 § 242), l'O.C.D.N est, de ce fait assujettie aux contributions directes pour un montant élevé.

De plus, Organisme importateur de matériels et de matériaux spécialisés et coûteux, l'O.C.D.N est ainsi amenée à verser, chaque année, des sommes appréciables à l'Administration des Douanes.

Enfin, premier employeur du Dahomey, l'O.C.D.N est sans doute l'un des plus importants collecteurs d'impôts directs. par les retenues à la " sauce " précomptées sur les salaires distribués, et reversées au Trésor (ce qui supprime les aléas, et constitue donc une économie pour les Finances Publiques).

Le tableau qui suit permettra d'apprécier l'importance des sommes versées, à ce triple titre, en 1964. Il mettra aussi en évidence le fait bien connu, que le Trésor dahoméen est presque le seul bénéficiaire (à plus de 99 %) des impôts et taxes dûs en collectivité par l'O.C.D.N.

Impôts et taxes versés par l'O.C.D.N en 1964 (au titre de l'exercice 1963).

	DAHOMEY	NIGER	ENSEMBLE
I - Impôts et taxes, dûs par l'O.C.D.N			
A- Contributions directes (patente, impôts fonciers)	6.184.777	63.684	6.248.461
D- Droits de douane			
- Bulletins de liquidation pour le trésor	11.561.884	-o-	11.561.884
- Droits de douane sur paquets-poste	213.765	-o-	213.765
TOTAL droits de douane	11.775.649	-o-	11.775.649
II - Impôts directs sur revenus collectés par l'O.C.D.N			
C- Impôt cédulaire	9.843.865	131.163	9.975.028
D- Taxe civique (5%)	14.323.300	-o-	14.328.300
Total Impôts directs collectés	24.172.165	131.163	24.303.328
TOTAL GENERAL (A + B + C + D)	42.132.591	194.847	42.327.438

56 - REPARTITION DES RECETTES ET DES DEPENSES PAR LIGNE DU RESEAU FERROVIAIRE.

La répartition des recettes et des dépenses, entre lignes côtières d'une part, ligne du Nord d'autre part, a pu être effectuée à partir d'une étude de l'Agent Comptable relative aux résultats de l'exploitation des lignes côtières, durant l'exercice 1964.

Il n'est donc pas possible de confronter cette répartition des recettes et des dépenses avec la ventilation du trafic marchandises effectuée au chapitre IV, laquelle concerne les exercices 1962 et 1963, et n'a pu être étendue à l'exercice 1964 pour les raisons déjà indiquées (compte rendu des gestions 1964, non encore publié).

Néanmoins, en rapportant les recettes et les dépenses des lignes côtières et de la ligne du Nord à la masse des résultats de l'exercice 1964, on pourra appréhender, de façon certes très imparfaite, la rentabilité respective de chacune de ces lignes.

x

x x

1ère. approche - RESULTATS BRUTS D'EXPLOITATION COMPTE NON TENU :

- Des charges courantes d'amortissement (annuité de renouvellement)

- De certaines dépenses des services généraux, les plus importantes, qu'il n'était pas possible de répartir, à priori, entre les lignes (Cft. infra remarque 3).

RESULTATS 1 9 6 4	Lignes Côtières COTONOU-POBE et COTONOU-SEGBOROUE		Ligne du Nord COTONOU-PARAKOU		ENSEMBLE du RESEAU
	Montant	%	Montant	%	
I - RECETTES					
- Voyageurs	44.013.425	25%	126 069.944	75%	170.083.369
- Marchandises	17.844.870	3%	525.415.626	97%	543.260.496
ENSEMBLE	61.858.295	8,6%	651.485.570	91,4%	713.343.865
II - DEPENSES (par imputation)					
- Services généraux	3.869.191	16%	20.917.145	84%	24.786.336
- Voie et bâtiments	13.065.886	8%	142.429.139	92%	155.495,075
- Exploitation	26.004.571	19%	108.494.108	81%	134.498.679
- Matériel et traction	29.135.878	9%	266.227.444	91%	295.363.322
ENSEMBLE	72.075.526	12%	538.067.886	88%	610.143.412
EXCEDENT THEORIQUE					
- des recettes	-o-	-o-	113.417.684	17% chiffre affaire	103.200.453
- des dépenses	10.217.231	16% chiffre affaire	-o-		-o-

REMARQUES 1) Recettes voyageurs 25% seulement reviennent aux lignes côtières, qui sont pourtant les plus fréquentées (68% du nombre de voyageurs pour la même année 1964 -Cft. chapitre IV § 421). C'est évidemment que les parcours effectués sur ces lignes sont beaucoup plus courts. Compte tenu du rapport des recettes (1 à 3 environ) et du nombre de voyageurs (2 à 1 environ) on peut estimer grossièrement, en l'absence de données sur la répartition des voyageurs kilomètres, que le parcours moyen sur les Lignes côtières est 6 fois moins élevé que le parcours moyen sur la ligne du Nord. La distance moyenne sur l'ensemble du réseau étant de 54,7 Kms en 1964, on peut donc situer entre 15 et 20 Kms le parcours moyen sur les lignes côtières, entre 90 et 95 Kms, le parcours moyen sur la ligne du Nord.

2) Recettes marchandises Leur montant et leur répartition sont quelque peu altérés par les recettes afférentes aux transports exceptionnels de latérite (pour les lignes côtières exclusivement : 10.724.870 Fr) et d'enrochements (pour la ligne du Nord exclusivement : 36.945.632 Fr). Mais il n'a pas paru souhaitable de défalquer ces recettes précaires, dès lors qu'on ne pouvait isoler de la masse des dépenses, les charges spécifiques des transports d'enrochements et de latérite. D'ailleurs l'ensemble des résultats d'exploitation ne doit pas s'en trouver exagérément modifié, puisque ces recettes précaires ont bénéficié à la fois aux Lignes côtières et à la ligne du Nord. Encore faut-il souligner que la part des recettes précaires est beaucoup plus importante pour les lignes côtières (57% des recettes marchandises) que pour la ligne du Nord (7%). C'est à dire que la part des lignes côtières est infime (1,2%) dans les recettes afférentes aux transports commerciaux réguliers. C'est à dire aussi, que sans les transports exceptionnels de latérite, le déficit brut des lignes côtières aurait été considérablement aggravé, alors que les résultats d'exploitation de la ligne du Nord, ne sont pas sensiblement affectés par les transports d'enrochements.

3) Dépenses - Services généraux Cette rubrique n'inclut que les charges de police spéciale et les frais de gestion générale, seuls postes dépenses qu'il était possible de répartir avec exactitude. Ne sont donc pas prises en compte les dépenses les plus importantes : Services de Direction, approvisionnements, et surtout, service médical, pensions, formation professionnelle .

4) Dépenses voie et bâtiments on remarquera que leur répartition ne correspond aucunement à la longueur respective des voies : lignes côtières 165 Kms, et seulement 8 % des dépenses, Ligne du Nord 438 Kms, mais 98 % des dépenses. Cette distorsion s'explique, bien sûr, par le fait que le trafic, surtout le trafic lourd, est beaucoup plus intense sur la ligne du Nord. Mais elle résulte aussi de l'extrême vestuté de cette ligne du Nord, qui, entre BOHICON et PARAKOU, est à la limite de rupture en certains endroits, ce qui entraîne de très lourdes charges d'entretien.

5) Dépenses exploitation C'est le poste de dépenses, où la part des lignes côtières, est la plus élevée, ce qui ne saurait surprendre. En effet, le transport de voyageurs sur des itinéraires courts, comportant des gares très rapprochées, nécessite un personnel d'exploitation, rélativement plus nombreux que pour le trafic marchandises à moyenne et grande distance. Ce qui explique également la part excessive des lignes côtières (16 %) dans les charges de police spéciale, et frais de gestion générale (Cft. supra remarque 3).

6) Dépenses Matériel et traction Leur répartition est conforme aux caractéristiques du trafic et n'appelle pas de commentaires particuliers.

7) Excédent des recettes sur les dépenses Il s'agit d'un excédent théorique, non du résultat brut d'exploitation, puisque la totalité des frais généraux n'a pas été prise en compte, faute de pouvoir en donner dès l'abord une répartition satisfaisante. Si théorique qu'il soit ce calcul n'est pas sans intérêt. En effet les dépenses qui ont été provisoirement exclues sont essentiellement des charges sociales (service médical : 23 millions, retraites: 80 millions, au total 103 millions) qu'on peut considérer comme anormales. Car les entreprises publiques ou privées n'assument pas intégralement la charge des pensions et des maladies ou accidents de leur personnel, elles se contentent de verser des cotisations"patronales" à des organismes spécialisés : Caisse de Retraite, d'assurances-maladies, ect... Au contraire, et sans doute à l'instar de la S.N.C.F., l'O.C.D.N constitue son propre organisme corporatif de Sécurité Sociale. Telle est la principale cause de son déficit, puisque, en excluant ces charges sociales (et aussi les dépenses communes de direction et d'approvisionnements) on constate, que :

— Pour l'ensemble du réseau, les recettes l'emportent de quelque 100 millions sur les dépenses de fonctionnement, malgré un trafic en baisse;

— Ce résultat brut (et théorique), est dû à la seule ligne du Nord, alors que, même avec ce mode de calculs très favorable, les lignes côtières accusent déjà un déficit brut considérable, qui atteint 16% de leurs recettes propres

*

* *

2ème. Approche RESULTATS NETS D'EXPLOITATION

Les résultats obtenus en première approche permettent de procéder à une tentative de répartition, sans doute encore arbitraire mais qui semble acceptable, des charges d'amortissement et de la totalité des dépenses des services généraux.

Pour les charges d'amortissement, il a paru logique de les répartir dans les mêmes proportions que les dépenses afférentes aux services " Voie et Bâtiments " et " Matériel et Traction ", puisque les amortissements concernent, pour l'essentiel, ces deux postes budgétaires. La répartition a donc été faite sur la base de 8,5% pour les lignes côtières, et 91,5% pour la ligne du Nord (moyenne des deux postes voie et bâtiments, et Matériel et traction).

Pour les dépenses des services généraux, prises cette fois dans leur ensemble, on pouvait être tenté d'appliquer la répartition constatée pour les charges de police et les frais de gestion (16 et 84%). Il a semblé que ce serait en quelque sorte pénaliser à l'excès, les lignes côtières, car la ligne du Nord, en raison de son trafic, doit avoir une part encore plus importante dans les frais de direction, de comptabilité et d'approvisionnements, sinon dans les charges sociales.

On pouvait également reprendre la ventilation entre frais fixes (Services Généraux - Voie et bâtiments), et frais proportionnels (exploitation - Matériel et traction) déjà utilisée pour les calculs de prixde revient unitaire (Cft. supra § 53). Alors on aurait réparti par lignes, l'ensemble des dépenses des services généraux, comme l'ensemble des frais fixes calculés en première approche, soit à raison de 9% et 91%. Cette solution, à priori la plus logique, a été abandonnée, parce qu'une telle répartition des dépenses entre frais fixes, et frais proportionnels est passablement inexacte, lorsque calculée à partir des comptes de l'O.C.D.N, qui ne sont pas établis selon cette distinction classique mais ventilés par services. (les frais "proportionnels", exploitation, matériel et traction, comprennent des charges de personnel statutaire qui ne varient pas en fonction du trafic, et par conséquent, constituent en partie, des frais fixes). De plus, répartir les dépenses des services généraux de la même façon, que les frais considérés arbitrairement comme fixes (9 et 91%) aurait abouti à

pénaliser la ligne du Nord, en lui faisant supporter une part sans doute excessive des charges sociales.

En définitive, on a adopté un moyen terme, et réparti l'ensemble des dépenses des services généraux (charges sociales, et frais de gestion commune) comme le total des dépenses de fonctionnement, tel que calculé en première approche, soit à raison de 12% et 88%.

	LIGNES COTIERES COTONOU-POBE et COTONOU-SEGBOPUE		LIGNE DU NORD COTONOU-PARAKOU		Ensemble du Réseau
	Montant	%	Montant	%	
I - ENSEMBLE des RECETTES	61.858.295	8,6%	651.485.570	91,4%	713.343.865
II - DEPENSES de FONCTIONNEMENT					
Services généraux	18.176.241	12%	133.292.435	88%	151.468.676
Voie et Bâtiments	13.065.886	8%	142.429.189	92%	155.495.075
Exploitation	26.004.571	19%	108.494.108	81%	134.498.679
Matériel et traction	29.135.878	9%	266.227.444	91%	295.363.322
ENSEMBLE	86.382.576	12%	650.443.176	88%	736.825.752
III - AMORTISSEMENTS (annuité de renouvellement)	10.498.500	8,5%	108.911.500	91,5%	119.410.000
IV TOTAL DEPENSES (II + III)	96.881.076	11%	759.354.676	99%	856.235.752
DEFICIT NET (IV - I)	35.022.781	56% (a)	107.869.106	16% (a)	142.891.887

(a) du chiffre d'affaires (Recettes propres de la ligne)

Le déficit net est ici calculé par rapport aux seules recettes du trafic. Pour obtenir le déficit réel de l'ensemble du réseau, il convient de déduire les recettes hors trafic (Cft. § 542)

— 142.891.887 - 16.151.134 = 126.740.753

Ce déficit est important, puisqu'il représente 17% de l'ensemble des recettes (trafic et hors trafic). Rappelons qu'il est dû, pour une bonne part, aux charges sociales "anormales" (103 millions). Si l'O.C.D.N se contentait comme les autres entreprises, de cotiser à des caisses de retraite ou d'assurances maladie, au lieu d'être l'organisme de Sécurité Sociale de son personnel, alors sans doute le déficit se trouverait considérablement réduit, au moins du tiers, et peut-être de la moitié.

Quant au déficit propre à chacune des lignes, on ne saurait lui accorder qu'une simple valeur indicative, en raison des hypothèses, forcèment arbitraires, qui ont été retenues pour la répartition des charges d'amortissement et des dépenses des services généraux.

Mais, quel que soit le mode de calcul adopté, les conclusions essentielles restent identiques (il ne semble pas nécessaire de donner ici le détail des décomptes effectués avec des répartitions différentes des amortissements et des frais généraux).

Le déficit de la ligne du Nord est certes important en 1964 (16 % des recettes propres). Mais il s'agit d'un déficit exceptionnel, essentiellement provoqué par la conjoncture nigéro-dahoméenne. On a vu, au chapitre IV (§ 412) que la perte en tonnage-kilométrique, constatée en 1964 par rapport à 1963, pour les transports commerciaux réguliers, atteint 17,8 % et qu'elle provient surtout du trafic avec le Niger, donc qu'elle affecte presqu'exclusivement la ligne du Nord. On peut ainsi estimer que, si le trafic avec le Niger, avait été normal, les résultats nets de la ligne du Nord auraient été pratiquement équilibrés en 1964. (un surplus de 17 % environ de tonnage-kilométrique devrait en effet procurer les 16 % de recettes supplémentaires qui seraient nécessaires pour résorber le déficit). Il est vrai que dans cet équilibre hypothétique, les transports d'enrochements seraient intervenus pour 7 %. Cette réserve apportée, on peut alors affirmer qu'en année normale, c'est à dire avec quelque 100.000 tonnes en provenance et à destination du Niger, mais sans transports d'enrochements, le déficit net de la Ligne du Nord serait ramené à des proportions acceptables, entre 6 et 8 % du chiffre d'affaires, au niveau actuel des dépenses. Il apparaît ainsi que, pour résorber ce déficit prévisionnel, pour équilibrer les résultats nets de l'exploitation de la ligne du Nord, il suffirait sans doute d'appliquer les mesures de compression des effectifs et de réduction de salaires évoquées par ailleurs, sans qu'il soit même besoin de majorer les tarifs actuels. Cette augmentation de tarifs, si le Niger finalement y consentait, rendrait alors excédentaires les résultats nets de la ligne du Nord (toujours dans l'hypothèse de réduction simultanée des dépenses) et servirait à combler l'irrémédiable déficit des lignes côtières.

Car, pour les lignes côtières, le déficit net de 1964 est quasi-désastreux (56 % des recettes propres). Or pour les lignes côtières, à l'inverse de la ligne du Nord, 1964 fut une année excéptionnellement bonne, en raison du transport de latérite qui représentait 57 % des recettes marchandises, et presque 17 % de l'ensemble des recettes. Il n'a pas été possible d'évaluer le bénéfice net procuré aux lignes côtières par ces transports de latérite. Mais, étant donné que ces transports n'ont pas entraîné une augmentation très sensible des dépenses de personnel, il ne semble pas déraisonnable d'estimer grossièrement le bénéfice net à 30 % des recettes, soit environ 3 millions. Dans ces conditions il n'est pas exagérément pessimiste d'affirmer, qu'en année normale le déficit net des lignes côtières aurait été porté à environ 38 millions, soit 60 % des chiffres d'affaires, au niveau actuel des dépenses. Il est clair que pour résorber un tel déficit, il ne suffira pas de comprimer les dépenses de personnel, ni même de majorer simultanément les tarifs (une telle majoration ne manquerait pas de réduire le trafic voyageurs, principale ressource des lignes côtières). En l'état actuel des flux de transports, aussi longtemps que l'essentiel de leur activité consistera à transporter des voyageurs sur des distances minimes, les lignes côtières sont donc vouées à un déficit chronique.

57 - RECETTES ET DEPENSES DES TRANSPORTS ROUTIERS

Jusqu'en 1963, les bilans annuels ont compris, dans les résultats du trafic ferroviaire, la "compensation", c'est à dire la perte enregistrée sur les transports routiers en période Hors-Pool et sur les transports d'hydrocarbures.

Ce mode de présentation, antérieur à 1964, n'était pas sans fausser les résultats du chemin de Fer (et la comparaison entre les recettes "Fer" de 1963 et 1964, telles que mentionnées globalement au § 52, et analytiquement en § 541, n'a, de ce fait, qu'une portée indicative).

Pour répondre à un souci de clarté, les résultats du trafic routier, comprenant l'Opération Hirondelle, les transports d'hydrocarbures et le trafic en période Hors-Pool, ont été individualisés et regroupés comme suit, au bilan de 1964.

RESULTATS 1964	Pool Hirondelle	Hors-Pool	Hydrocarbures	TOTAL
RECETTES (parts routières des transports rail-route encaissées)	162.902.790	143.044.300	232.968.950	538.916.040
DEPENSES Rémunération des transporteurs				
-Transport marchandises	208.236.728	180.576.828	256.802.741	645.616.297
-Lieux de chargement	7.755.798	-o-	-o-	7.755.798
-Parcours à vide	34.636.661	22.746.272	-o-	57.382.933
TOTAL rémunération transporteurs Routiers	250.629.187	203.323.100	256.802.741	710.755.028
Ristournes à verser au Niger	-o-	-o-	47.305.060	47.305.060
Assurances	1.687.318	-o-	-o-	1.687.318
Contribution frais généraux de l'O.C.D.N.	4.284.000	-o-	-o-	4.284.000
TOTAL Dépenses du trafic	256.600.505	203.323.100	304.107.801	764.031.406
EXCEDENT DES DEPENSES	93.697.715	60.278.800	71.138.851	225.115.366

On remarquera que les résultats d'ensemble de l'exploitation des transports routiers (par entreprises privées) sont sensiblement plus déficitaires (225 Millions) que les résultats du chemin de fer, exploité en régie (143 millions par rapport auxseules recettes du trafic ferroviaire). Cette apparente anomalie s'explique sans doute par les tarifs très bas, et comme anachroniques, que pratique l'O.C.D.N.(et dont le Niger est presque le seul bénéficiaire dans le cas des transports rail-route), alors qu'en contre-partie, l'O.C.D.N, doit verser aux transporteurs routiers une rémunération équitable, et adaptée au niveau de l'ensemble des prix. Il apparaît en tout cas, contrairement à une opinion très répandue, que le chemin de Fer, n'est, ni le seul, ni le principal responsable des graves difficultés financières de l'O.C.D.N.

En effet, au cours des années 1962 et 1963, les résultats du chemin de Fer, ont été bénéficiaires (grâce il est vrai, mais en partie seulement, aux transports d'enrochements). Et ces bénéfices apparaîtraient encore plus marqués (majorés au moins d'une centaine de millions soit 181 millions en 1962, et 177 millions en 1963), si la compensation " Hors-Pool et hydrocarbures " n'avait pas été confondue dans les résultats du chemin de Fer, diminuant ainsi l'excédent des recettes.

En raison de la présentation des comptes avant 1964, il n'est pas possible, comme on l'a dit, d'individualiser la perte enregistrée sur les transports Hors-Pool et sur les hydrocarbures en 1962 et 1963. Mais il n'est pas déraisonnable de l'estimer globalement à 100 millions, puisqu'elle a atteint 130 millions en 1964.

Par contre les résultats de l'Opération Hirondelle ayant fait l'objet d'un compte distinct dans les bilans de 1962 et 1963, il est intéressant de comparer l'évolution de son déficit, au cours des trois dernières années.

Le déficit de la seule Opération Hirondelle a atteint 157 millions en 1962, et 170 millions en 1963. Si, en 1964, il a été ramené à 93 millions, c'est qu'en raison de la conjoncture nigéro-dahoméenne, les transports du pool hirondelle, ont dû être interrompus prématurément le 5 mars(au lieu du 15 juin). En contre partie, on peut estimer que la perte sur les transports hors-pool (commencés le 6 mars, et ainsi prolongés d'un trimestre environ) a été supérieure à la normale.

En définitive, le déficit de l'ensemble des transports routiers (Pool Hirondelle, Hors-Pool et hydrocarbures) doit atteindre, en année normale, un minimum de 250 millions (150 + 30 + 70).

Ni l'égalisation des rémunérations versées aux transporteurs routiers (gain escompté 14 millions), ni la majoration des 21 % des tarifs (plus value escomptée 165 millions, pour l'ensemble rail-route soit au maximum 100 millions pour les parts routières) ne suffiraient à résorber complètement ce déficit considérable.

Aussi bien ce déficit des transports routiers, raméné à des proportions plus acceptables, doit-il être considéré comme un moindre mal. Car il ne pourrait être supprimé qu'au moyen d'une majoration encore plus élevée des tarifs O.C.D.N, et, dans cette éventualité, le Niger, ne manquerait pas détourner l'essentiel de son commerce extérieur, sur les voies concurrentes (Nigéria, Côte-d'Ivoire, peut-être Togo, après construction du port de Lomé, et bitumage, encore hypothétique, d'un axe routier Nord-Sud). Or l'on sait que le maintien du trafic avec le Niger au niveau moyen de 100.000 tonnes/an, conditionne tout autant que les compressions de dépenses de personnel, la rentabilité relative de la voie ferrée COTONOU-PARAKOU, c'est à dire, en définitive, la survie de tout le réseau ferroviaire dahoméen.

C'est pourquoi, il serait faux de prétendre que le Niger devrait supporter, sinon la totalité, du moins la plus grosse part, du déficit des transports routiers. Ce déficit ne profite pas qu'au Niger, puisqu'il assure le maintien du chemin de For Dahoméon, lequel à son tour contribue puissamment au maintien du revenu national du Dahomey (C'est au Dahomey, on l'a vu, que revient la quasi-totalité des salaires et des impôts versés par l'O.C.D.N).

58 - SITUATION FINANCIERE DE L'O.C.D.N APRES CLOTURE DE L'EXERCICE 1964

58.1 - Comparaison de la situation active et passive au 31 décembre 1963 et au 31 décembre 1964.

DESIGNATION	En Milliers de Francs CFA				Variation de l'actif net
	ACTIF		PASSIF		
	au 31.12.63	au 31.12.64	au 31.12.63	au 31.12.64	
SITUATION DE TRESORERIE	360.875	142.558	-o-	-o-	-218.317
Variation des créances et des dettes à court terme	233.479	165.872	200.483	309.331	-176.455
AUGMENTATION DU PASSIF A COURT TERME	594.354	308.430	200.483	309.331	-394.772
Diminution des approvisionnements.	209.638	201.510	-o-	-o-	- 8.128
Amenuisement des comptes de régularisation	37.508	10.095	53.141	0.709	+ 25.019
Amenuisement du fonds de roulement	841.500	520.035	253.624	310.040	-377.881
Réduction du passif à plus d'un an d'échéance	-o-	-o-	25.430	19.222	+ 6.208
Ensemble	841.500	520.035	279.054	329.262	-371.673
REDUCTION DES VALEURS IMMOBILISEES	3.762.593	3.618.466	-o-	-o-	-144.127
Total de l'actif et comptes de régularisation débiteurs	4.604.093	4.138.501	-o-	-o-	-o-
Total du passif et comptes de régularisation créditeurs	- 279.054	- 329.262	279.054	329.262	
AMENUISEMENT ACTIF NET	4.325.039	3.809.239	-o-	-o-	-515.800

Observations - Le tableau qui précède, met en évidence que la situation financière de l'O.C.D.N s'est détériorée de façon alarmante, au cours de l'exercice 1964. En dépit d'une gestion très méritaire, qui se traduit notamment par le recouvrement accéléré des créances à court terme, la "crise" apparaît à tous les postes du bilan : exigibilités, immobilisations.

La trésorerie accuse une baisse considérable (218 millions) et cette pénurie suffit à expliquer l'essentiel des autres variations. Le rapport de trésorerie immédiate, qui était de 0,74 en 1961, de 1,30 en 1962, de 1,80 en 1963, est descendu en 1964 à 0,46 , alors que le minimum admis pour garantir la solvabilité à vue de l'entreprise est de 0,75.

Certes, le rapport de trésorerie totale qui était de 2,9 en 1963 a pu être maintenu à 1, garantissant ainsi la solvabilité à terme de l'entreprise. Mais cet équilibre précaire risque d'être remis en cause du fait que les factures émises contre les services administratifs sont réglées avec des retards de plus en plus importants. (Le poste "Recettes du Trafic Commercial à recouvrer des Services Publics" se trouve majoré de 15 millions par rapport à 1963).

L'actif réalisable à court terme a pu être réduit de 68 millions par rapport à 1963, ce qui traduit l'accélération du recouvrement des créances sur la clientèle privée. En effet, les facilités de paiement accordées aux clients qui ne disposent pas de comptes courants dans les gares, ont dû être supprimées, pour compenser la lenteur des règlements administratifs.

Si les approvisionnements en stock restent pratiquement stables, la valeur comptable nette des immobilisations continue à décroître (144 millions en 1964), le programme minimum d'investissements de renouvellement n'ayant pu être réalisé en totalité, faute de liquidités suffisantes (Cft. chapitre II- § 242 - remarque 1).

En effet l'annuité de renouvellement, et les autres provisions constituées à fin d'investissements ont été normalement inscrites dans les comptes, mais leur contre-partie qui devrait figurer dans les disponibilités en caisse a été utilisée pour le règlement des dépenses de fonctionnement, et notamment des salaires.

Autre conséquence de la crise de trésorerie, le passif exigible à moins d'un an d'échéance, accuse une augmentation de 109 millions.

En définitive, la valeur totale de l'actif net accuse, en 1964 et par rapport à 1963, une perte de 515 millions, ce qui est considérable et représente 12 % de la valeur du patrimoine au 31 décembre 1963.

La baisse du trafic, donc des recettes, constatée en 1964, ne suffit pas à expliquer l'ampleur de cet appauvrissement, et la gravité de la crise de trésorerie, survenant après deux exercices favorables qui avaient permis d'améliorer la liquidité comme la valeur comptable de l'actif net.

Cette crise a donc d'autres motifs, qu'il faut chercher dans le retard apporté par les Gouvernements du Dahomey et du Niger au versement des subventions d'équilibre.

58.2 - Evolution du déficit et subventions d'équilibre reçues

En millions de F. CFA

Exercices	Fer	Wharf	Opérat. Hirondelle	après Bilan	Ensemble	Subventions d'équilibre reçues			Ecarts
						du Niger	du Dahomey	TOTAL	
1959	- 142	- 11	-o-	-o-	- 153	76	76	153	-o-
1960	- 161	+ 25	- 157	- (6 (A) / 35 (B))	- 265	132	132	265	-o-
1961	- 80	+ 32	- 181	-o-	- 229	114	114	229	-o-
1962	+ 80	+ 55	- 157	- (12 (A) / 45 (C))	- 78	(D)53	(D)53	116	+ 37
1963	+ 76	+ 83	- 170	- (3 (A) / 7 (E))	- 21	40	(F)40	80	+ 58
1964	- 126	+ 32	- 225 (G)	-o-	- 319	-o-	-o-	-o-	- 319
TOTAL	- 354	+ 217	- 892	- 39	-1.067	422	422	844	- 223

(A) Créances admises en non valeur.

(B) Réimputation aux résultats d'une partie de la provision, pour Renouvellement à investir.

(C) Produit de l'abattement de 10 % appliqué sur les salaires, et viré au poste "Concours financier-àinvestir".

(D) Compte tenu du reversement en 1963 de 41.792.941 Frs au Niger, sur les résultats 1962
Compte tenu du reversement en 1964 de 41.792.941 Frs Dahomey

(E) Remise à la disposition du Niger de la somme de 7.442.440 Frs représentant le produit de l'augmentation du tarif de transport des hydrocarbures à destination du Niger, appliqué en Novembre et décembre 1963(Décision prise au cours de la conférence de DOSSO en juin 1964).

(F) Compte tenu de la remise à la disposition du Dahomey de 60.000.000 de Frs.

(G) En 1964, déficit de l'ensemble des transports routiers : Opération Hirondelle, Hors-Pool et Hydrocarbures (Cft. § 57).

A l'examen du tableau qui précède, les causes de la crise financière de l'exercice 1964, apparaissent clairement. Les résultats favorables des exercices 1962 et 1963 ont été annihilés par les exigences du Niger, imité en 1964 par le Dahomey. Dès 1963, le Niger exigeait le reversement de l'excédent de la subvention d'équilibre perçue au titre de l'exercice 1962. A la conférence de DOSSO, le Dahomey s'alignait sur le Niger, et, le 15 juin 1964, l'O.C.D.N reversait au trésor dahoméen la somme de 41.792.941 francs, trop-perçu sur la subvention de 1962

Or cette sortie de fonds, assez intempestive, n'était compensée par aucune subvention au titre de l'exercice 1964. Après les redressements opérés par le Conseil d'Administration de l'O.C.D.N en décembre 1964, et déduction faite des écarts favorables constatés en 1962 et 1963 (au total 96.369.951), la subvention due par les deux Etats s'élevait à 223.072.105 Frs.

D'après les accords de DOSSO, la contribution du Niger était fixée à 37 %, soit 82.536.679 Frs. De cette somme il convenait de déduire le "trop-perçu" sur les transports d'hydrocarbures qui n'avait pas été reversé au Niger faute de disponibilités, soit, pour 1963 et 1964,-54.728.001. Ainsi le Niger était redevable de 27.808.678 Frs.

Quant à la part du Dahomey, fixée à 63 %, elle s'élevait à 140.535.426 . De ce montant était déduit le trop-perçu sur la subvention d'équilibre versée en 1963, soit 60.000.000 Frs, si bien que le Dahomey se trouvait redevable de 80.535.426 Frs.

Mais sans doute parce que ces ajustements rétrospectifs avaient été effectués trop tardivement (fin décembre 1964), ni le Dahomey, ni le Niger n'avaient versé leur quote-part, pourtant singulièrement réduite à la clôture des comptes de 1964.

Ainsi, les grosses difficultés financières de l'O.C.D.N ne sont nullement imputables à des négligences de gestion, mais bien aux décisions surprenantes, voire à la carence, des Gouvernements des deux Etats.

Le reversement, effectif ou par à-valoir, des "trop-perçus" sur les hydrocarbures ou sur subventions antérieures, suffisait à compromettre la trésorerie de l'O.C.D.N, déjà affectée par la baisse du trafic. Et le retard apporté par les deux Etats au versement de la subvention restant due, soit au total 108.344.104 Frs, est venu s'ajouter à ces "régularisations" inopportunes. Toutes ces circonstances conjuguées expliquent le marasme financier que révèle le bilan de 1964.

58.3 - Situation financière actuelle

Depuis le début de l'exercice 1965, ce marasme n'a fait que croître. La perte de 515 millions à l'actif net, enregistrée en 1964 (Cft. § 58.1) s'est encore aggravée. En effet, le produit de la vente de matériel ferroviaire, normalement positionné dans un compte "à investir", est lui aussi épongé, faute de disponibilités, au fur et à mesure des encaissements.

Certes, le Niger a bien versé 31 millions en Avril 1965, soit unpeu plus que l'arriéré de subvention due au titre de 1964 (27.808.678). De même le Dahomey a versé 25 millions en avril, puis 20 millions en Mai 1965; mais il reste redevable de 35.535.426 au titre de 1964.

Ces subventions, tardives, partielles en ce qui concerne le Dahomey, ne suffisent pas à assainir la trésorerie de l'O.C.D.N. Car il était prévisible, et prévu, que 1965 serait une année très difficile pour l'O.C.D.N, en raison de la fermeture du Wharf qui représente un manque à gagner de 130.000.000 en année pleine (Cft. chapitre I,).

Pour sa part, la Direction de l'O.C.D.N évalue à 450 millions le déficit global de l'exercice 1965,(60 % environ du chiffre d'affaires), compte tenu de la fermeture du wharf, et au niveau actuel des recettes et dépenses du réseau ferroviaire et des transports routiers (On espère qu'en 1966 ce déficit record sera ramené à 380 millions, toujours au niveau actuel des recettes et dépenses).

L'ampleur de ce déficit prévisionnel exigeait le versement rapide des subventions d'équilibre pour 1965, à tout le moins, d'avances de trésorerie. Tel n'est pas le cas, puisqu'en juin dernier le Dahomey n'avait pas encore réglé l'arriéré des subventions de 1964.

Jusqu'à présent l'O.C.D.N a pu faire face à ses échéances, notamment au paiement des salaires, grâce à des expédients divers : vente anticipée de matériel ferroviaire, recouvrement accéléré de créances sur la clientèle privée, intérêts créditeurs des comptes bancaires ect.....

Mais ces ressources précaires sont maintenant épuisées. En outre et surtout, le s effets de la fermeture du wharf, commençaient à se répercuter gravement sur les rentrées en caisse, dès le mois de juin. L'impasse totale de la trésorerie est donc imminente.

C H A P I T R E VI

CONCLUSIONS

En dépit d'une gestion remarquable à tous égards, l'O.C.D.N. connaît actuellement des difficultés financières si graves que l'existence même de l'entreprise est menacée.

Menacée dans l'immédiat, par une impasse de trésorerie imminente.

Menacée à terme rapproché, par la dépréciation et le vieillissement continus de son patrimoine (voies et matériel roulant), qu'il est urgent de consolider, de renouveler et de rajeunir.

Et c'est ce second danger de disparition à moyen terme, par insuffisance d'investissements, qui semble le plus sérieux.

Car il n'est pas pensable, qu'après avoir acculé l'O.C.D.N. à l'impasse, en une année de querelles et de décisions inopportunes, le Niger et le Dahomey n'acceptent pas de renflouer la trésorerie d'un organisme qui est vital pour les deux états. Il n'est surtout pas pensable que le Dahomey laisse cette situation se dégrader jusqu'à la cessation de paiements et d'activités, induisant ainsi en chômage quelque 1300 cheminôts, sans compter tous les artisans et commerçants que l'O.C.D.N. fait vivre indirectement.

On peut donc admettre que la présente crise sera surmontée, et la trésorerie de l'O.C.D.N. renflouée avant qu'il soit trop tard. Mais il s'agira, pour cet organisme, d'un simple délai de grâce. Il lui restera à trouver très rapidement, sans doute avant la fin de 1965, les sources et les modalités de financement des investissements prioritaires - renouvellement du matériel roulant, renforcement de la voie COTONOU-PARAKOU - sans la réalisation desquels le chemin de fer est condamné, irréluctiblement, à disparaître. Et il est clair que, si l'on ne veut pas obérer à nouveau la trésorerie de l'O.C.D.N., la plus grande part de ces investissements devra être financée par subventions, ou par prêts consentis à des conditions très favorables (intérêts minimes, différés de remboursement).

Depuis 1960, et notamment à l'occasion de la construction du port de COTONOU, les concours financiers extérieurs n'ont pas manqué à l'O.C.D.N. (cf chapitre 3 -§ 3II).

Mais il semble que désormais, les organismes de financement extérieurs se montrent beaucoup plus réticents, en raison sans doute de la dégradation de la situation financière, et de l'hypothèque que fait peser sur le maintien du trafic le différend nigéro-dahoméen.

Puisque les intentions des organismes de financement sont incertaines, incertaines aussi les perspectives de trafic, puisqu'en somme seul est assuré, annuellement, un déficit global important (provenant surtout des lignes côtières et des transports routiers), alors on peut considéder comme plus avantageux de renoncer à une chemin de fer onéreux, techniquement à bout de souffle, économiquement dominé par la concurrence routière, et de liquider ainsi, à moindre perte, un organisme qui fait peser, sur les finances publiques du Dahomey, une charge difficilement supportable.

*
* *

Encore faudrait-il être assuré que les transports routiers, dès lors intégralement substitués au chemin de fer, seraient réellement moins coûteux (infrastructure et exploitation incluses)

On trouvera en annexe A quelques exemples de tarifs routiers pratiqués en Mauritanie. Les exemples sont donnés à titre purement documentaire, car la situation du Dahomey et celle de la Mauritanie ne sont évidamment pas comparables. On peut considerer que les tarifs adoptés par le gouvernement Mauritanien constituent une limite maximum, et qu'au Dahomey où le réseau est meilleur, les distances plus courtes, la population plus dense, les coûts globaux de transports routiers seraient très inférieurs à 20 et 30 Fr CFA la tonne kilomètrique.

On rappellera toutefois qu'en 1963, année il est vrai très favorable, les prix de revient sur le réseau ferroviaire dahoméen étaient de 7,38 fR CFA la T.K. au détail, et 5,19 Fr CFA la TK par wagons directs (cf chapitre V -§ 53). En année normale, le prix de revient moyen de la tonne kilomètrique transportée par fer n'excède pas 10 Fr CFA (y compris l'entretien de l'infrastructure).

Il serait certes possible d'évaluer le coût des investissements routiers qu'entraînerait la suppression du chemin de fer, et, à priori, de tels investissements ne seraient pas négligeables, élargissement et renforcement des axes principaux pour pour supporter la totalité du trafic, sans doute réfection de certains tronçons.

De même, il serait théoriquement facile d'estimer les charges annuelles d'entretien de cette infrastructure routière ainsi rénovée.

Par contre, il serait beaucoup plus avantageux de prétendre évaluer avec certitude le prix de revient de l'exploitation. En effet, les petits transporteurs individuels sont nombreux, qui ne tiennent aucune comptabilité régulière et valable. On sait aussi que, dans cette profession, les faillites et les mutations sont fréquentes, mais précisement, cette absence de comptabilité empêche d'en apprécier l'importance et les répercussions sur les tarifs pratiqués. Or la suppréssion du chemin de fer ne manquerait pas de susciter de nouvelles vocations de transporteurs, donc de rendre plus âpre la concurrence, et de multiplier les faillites. Comment estimer les charges et les revenus prévisionnels d'une profession ainsi bouleversée, alors qu'elle est déjà inextricable, et qu'il est pratiquement impossible de dresser, pour le présent, un compte d'exploitation exact ?

Par conséquent, toute estimation du prix de revient des transports routiers dans la situation actuelle, à fortiori dans l'hypothèse de la suppression du chemin de fer, ne saurait avoir qu'une valeur indicative, non une valeur de comparaison.

Car, pour le chemin de fer, autre terme de cette comparaison, on dispose de données multiples et précises, qu'il est facile de vérifier par recoupements. Sans ces données, tirées principalement des bilans et comptes rendus de gestion, dont les qualités de clarté et de sincérité sont assez exceptionnelles, il n'aurait pas été possible d'entreprendre les analyses des chapitres IV et V. Toute confrontation de prix de revient, dont l'un des termes, le chemin de fer, est rigoureusement exact, alors que l'autre, les transports routiers, procéderait d'approcimations successives au niveau de l'exploitation, serait dès lors dangereuse.

*

* *

Si même on parvenait à établir avec certitude que l'abandon du chemin de fer se traduirait par une appréciable réduction des coûts (infrastructure routière comprise), il resterait encore à savoir si les transports de marchandises et de voyageurs continueraient à être assurés, par la route seule, dans les mêmes conditions de régularité et de sécurité.

Il est permis d'en douter, pour plusieurs raisons.

En effet, les analyses de trafic effectuées au chapitre IV ont permis d'entrevoir les vices d'organisation des transports routiers actuels, plus intéressés par les flux d'importation que par les flux d'exportation, ce qui implique forcement des creux de chargement et des parcours à vide au retour vers COTONOU. Les défauts sont particulièrement accusés dans la zone côtière, là où triomphe la concurrence routière. Par contre, l'organisation est très certainement meilleure dans les transports en provenance et à destination du Niger. C'est que précisément, sur cette relation, la coordination des transports est assurée, au moins théoriquement par l'O.C.D.N. qui, grâce à ses entrepôts régulateurs de PARAKOU, parvient à atténuer le déséquilibre entre tonnages importés et exportés. L'O.C.D.N. disparue, la désorganisation risque de gagner les relations avec le Niger, elle risque même d'aboutir à une quasi anarchie, en raison de la multiplication des transporteurs individuels.

Certes, cette anarchie ne serait que provisoire et les entrepreneurs individuels ne tarderaient pas à être éliminés en grand nombre, par telles ou telles Compagnies étrangères, puisamment organisées, qui se répartiraient pratiquement le monopole des transports rentables. Ainsi la suppression de l'O.C.D.N. aurait abouti à remplacer un monopole de droit très limité et bi-national, par un monopole de fait, plus absolu, étranger de surcroit, dont les bénéfices seraient en majeure partie rapatriés à l'extérieur, au détriment de l'épargne nationale du Dahomey. Il est vrai que, pour éviter pareil résultat, le Dahomey pourrait, comme l'a fait le Niger, créer sa propre société de transports routiers. Mais il reste à prouver qu'une telle société nationale, forcement contrainte aux servitudes du service public, et non pas motivée par la seule recherche du profit, serait réellement rentable, et que, succédant à l'O.C.D.N. elle ne lui succéderait pas aussi dans le déficit.

Enfin la suppression du chemin de fer implique qu'il soit mis fin aux déplorables et notoires insuffisances de l'entretien de l'infrastructure routière. Mais l'habitude de laisser une route se dégrader, jusqu'à ce qu'il soit nécessaire d'en construire une nouvelle, parait trop solidement établie pour qu'on puisse en excompter la disparition, rapide et totale. Or le chemin de fer, et malgré ses difficultés financières actuelles n'a jamais négligé l'entretien de ses voies (la vétusté de la ligne du Nord est un autre problème, qui ressortit à l'investissement, non à l'entretien). Car au point de vue de la sauvegarde de l'infrastructure, les transports ferroviaires sont plus exigeants que les transports routiers, ce qui se traduit, en définitive, par une économie très appréciable : la route peut se dégrader, les camions se détérioreront certes, mais la plupart continuent à passer, au contraire, si l'entretien est chroniquement différé, le rail ou le ballast cède, et le train ne passe plus.

*
* *

Cependant, il n'est pas interdit d'espérer que, le chemin de fer disparu, les routes seraient parfaitement entretenues, les transports parfaitement organisés, et l'ensemble des coûts (exploitation et infrastructure) réellement réduit.

A supposer même que, toutes ces hypothèses optimistes se trouvant réalisées, la suppression du chemin de fer se révélerait bénéfique à tous égards (coûts et qualité du service rendu) dans le secteur des transports, il reste à voir si cette suppression ne serait pas néfaste à l'économie du Dahomey, considérée maintenant dans son ensemble.

Or il semble bien que l'abandon du chemin de fer se traduirait par une importante diminution du capital et du revenu national du Dahomey, dimunution qu'il serait très aventureux de prétendre chiffrer, mais qui risquerait de porter un coup fatal à une économie déjà en péril.

En effet, appauvri, si vieilli soit-il, le patrimoine de l'O.C.D.N. reste considérable à l'échelle du Dahomey (cf chapitre 2 -§ 242).

Il serait véritablement désastreux de se priver d'un tel capital, et surtout d'un tel outil. Car on sait qu'en raison de l'étroite spécialisation du matériel et des installations (les voies notamment sont à peu près inéliénables), la valeur "à casser" de ce patrimoine serait très inférieure à sa valeur comptable, et dérisoire par rapport à sa valeur potentielle, (puisque l'O.C.D.N. pourrait absorber, sans augmentation sensible de charges, le triple du trafic de 1964). La liquidation du patrimoine de l'O.C.D.N.,même judiciairement menée, se traduirait donc par une perte brute de capital, sans doute bien supérieure à 2 milliards de Francs CFA. Et le produit de cette liquidation ne suffirait probablement pas à financer la rénovation de l'infrastructure routière et l'acquisition de véhicules nouveaux qu'impliquerait l'abandon du rail. On aboutirait ainsi à une véritable dilapidation de capital, au moment même où le Dahomey à besoin d'affecter l'essentiel de ses ressources et des concours financiers extérieurs à la réalisation d'investissements directement productifs.

De plus, avec la disparition du chemin de fer, le trésor Dahoméen perdrait un contribuable sûr et précieux, ainsi qu'en auxiliaire commode pour la collecte des impôts directs, retenus à la source sur les salaires distribués. En 1964, l'O.C.D.N. a versé au Trésor du Dahomey, pour l'ensemble des contributions directes et indirectes, quelque 42 millions de Francs. Dès 1966 ou 1967, cette somme sera évidemment réduite d'au moins 30 % sur les impôts collectés, soit environ 7 millions (24.000.000 X 0,30), en raison des compressions d'effectifs, suppréssions de primes et surtout de la diminution du traitement indiciaire de base que vient de décider le Gouvernement, et qui atteindrait 25 %. Néanmoins, l'O.C.D.N. restera sans doute le premier contribuable du pays. Sa disparition amènerait une baisse, peut-être temporaire mais à coup sûr importante, des recettes fiscales, car la perte des quelque 35 millions versés annuellement au Dahomey par l'O.C.D.N., à partir de 1966/67, ne serait pas immédiatement compensée par le supplément d'impôts et taxes perçus sur les transporteurs routiers. En raison de la multiplication des entrepreneurs individuels, l'assiètte de ces impôts et taxes serait rendue plus complexe, le recouvrement plus aléatoire et la fraude fiscale grandement facilitée. En tout cas, le montant global des impôts cédulaires sur salaires et de la taxe civique de 5 % accuserait une baisse sensible.

C'est qu'en effet, première entreprise du Dahomey par son patrimoine, l'O.C.D.N. l'est aussi par l'effectif de son personnel En I964, l'entreprise a distribué par son seul chemin de fer, (et sans tenir compte des 7II millions de rémunérations servies aux transporteurs routiers) quelque 540 millions de salaires qui, dans leur quasi-totalité sont revenus à des Dahoméens.

Cette masse de revenus directs procurés par le chemin de fer a créo toute une cascade de revenus indirects, dans tous les secteurs de l'économie (agriculture, industrie, construction et commerce). Si l'on applique la théorie du multiplicateur, on peut évaluer à I milliard 620 millions la somme des revenus directs et indirects procurés par le seul chemin de fer. Il est admis en effet qu'en Afrique Occidentale le coefficient multiplicateur des revenus est en moyenne égal à 3 et ce coefficient n'est sans doute pas excessif dans le cas du chemin de fer, sur lequel viennent se greffer de multiples activités annexes correspondants routiers, assureurs, transitaires, artisans divers, etc..

Certes, la masse salariale distribuée par le chemin de fer est appelée à décroître. Les compressions d'effectifs, suppressions de primes et d'hommes supplémentaires viendront la réduire de I08 millions (cf chapitre IV - 552-B in fine) et la diminution du traitement indiciaire de base, d'environ I08 millions également -(540-I08)0,25. On peut donc estimer qu'à partir de I966, la masse des salaires perçus par les cheminôts sera de l'ordre de 320 millions (540 - 216 = 324).

Si l'on applique le coefficient multiplicateur de 3 à cette masse ainsi réduite (et une diminution de 216 millions, soit 40 %, constitue évidemment l'hypothèse maximale), on s'aperçoit que l'ensemble des revenus directs et indirects crées par le chemin de fer avoisinera le milliard (320 X 3 = 960 millions)

C'est dire la part prépondérabte que le chemin de fer a prise jusqu'à présent, et qu'il continuera de prendre en toute hypothèse de réduction des salaires, dans la constitution du revenu national dahoméen.

Or il est très improbable que les transports routiers, substitués entièrement au chemin de fer, contribuent aussi puissamment à la formation du revenu national, même au moyen d'une Compagnie d'Etat. Car on s'accorde à reconnaître, toutes les études économiques concordant au moins sur ce point, que la propositions des paiements intérieurs, acquis au pays, est sensiblement plus importantedans le cas du rail que dans le cas de la route.

Il en résulte que la suppression du chemin de fer, et son remplacement par les transports routiers, auraient pour effet de diminuer le revenu national actuel, et, au moins dans les premières années, d'aggraver encore le déséquilibre de la balance des paiements.

Ce rôle économique du chemin de fer, au double point de vue interne et externe, ne doit pas faire oublier l'importance de son rôle social.

En 1964, l'O.C.D.N. a distribué quelque 80 millions de pensions et la masse des retraites atteindra un maximum de 115 millions en 1968. Or il ne serait pas possible, ni moralement ni politiquement, d'envisager la suppression intégrale des avantages acquis par les cheminôts retraités, pour le motif que le chemin de fer aurait cessé ses activités. Dès lors, l'O.C.D.N. ayant disparu, quel organisme assurerait cette charge des pensions sinon en définitive des finances publiques du Dahomey, qu'on prétendait justement soulager ?

De même, on connaît les services rendus par l'O.C.D.N. en matière de remboursement de frais médicaux et pharmaceutiques (23 millions de francs en 1964, 15 millions en 1965). D'aucuns estiment que ce service médical, à l'usage, théoriquement exclusif, des cheminôts, constitue une espèce d'iniquité, dès lors que les fonctionnaires n'en bénéficient pas. Sans vouloir entrer dans ce genre de controverse, on remarquera que, si ces prestations disparaissaient avec le chemin de fer, il faudrait bien les remplacer, dans de nombreux cas d'indigence manifeste par telle ou telle forme d'assistance médicale et hospitalière, et qu'alors les charges du budget de la Santé Publique s'en trouveraient quelque peu alourdies.

Enfin et surtout, l'O.C.D.N. constitue le principal centre de formation professionnelle du Dahomey. Dans les ateliers de COTONOU, les ouvriers de l'O.C.D.N. s'initient à l'utilisation d'un équipement et d'un outillage très modernes (cf chapitre 3 § 213), sans équivalent dans ce pays. Des stages théoriques et pratiques, de formation et de perfectionnement sont organisés à l'intention de toutes les catégories du personnel, qui peut ainsi améliorer sa qualification. L'accès aux grades supérieurs, par voie de concours internes, est facilitée par des cours du soir (culture générale et professionnelle à 3 niveaux), dont la fréquentation est relativement satisfaisante.

Une bibliothèque technique, encore insiffisante, est ouverte à tous les agents, qui sont loin de la délaisser. Et cette politique de formation du personnel ne bénéficié pas qu'à l'O.C.D.N., car il arrive naturellement, que les agents profitent de la qualification enviable qu'ils ont acquise gratuitement à l'O.C.D.N., pour trouver dans le secteur para-public ou privé (indmstries mécaniques surtout, mais aussi comptabilité) des situations plus rémunératrices... Les transports routiers même suffisamment structurés, même nationalisés, pourraient-ils prendre la relève, totale et immédiate, de l'O.C.D.N. en ce domaine de la formation professionnelle, qui constitue l'un des facteurs clefs du développemcnt ? Il est permis d'en douter ; d'abord, parce que les transports routiers auraient sur un champ d'activités forcement plus restreint, que le matériel utilisé serait moins complexe, les techniques d'entretien moins diverses et moins élaborées ; ensuite, parce que la formation professionnelle et la promotion sociale ne s'improvisent pas, et qu'un ce domaine l'O.C.D.N. bénéficie d'une large et inestimable expérience.

Il convient, pour terminer, de souligner le rôle qu'a joué le chemin de fer dans dans la création des pôles de développement, nationaux ou régionaux.

C'est, bien sûr, le cas de COTONOU, qui n'a pu naître et croître que par le wharf et le rail, maintenant le port. Mais cet exemple n'est valable que rétrospectivement car la suppression du chemin de fer ne risquerait que d'accroître les effectifs des chômeurs urbains, sans pour autant plonger dans le marasme total la nouvelle capitale du Dahomey.

Il en va difficilement avec PARAKOU, terminus du rail, et tête de ligne des transports routiers vers le Niger. C'est le chemin de fer et c'est l'opération Hirondelle qui ont fait de cette ville la capitale régionale du nord - Dahomey. Son extension a suivi, depuis 1953, le développement du trafic rail - route avec le Niger. Si le chemin de fer était abandonné, et avec lui l'opération Hirondelle, nul doute alors que le Niger détourne la plus grande part de son trafic sur les voies concurrentes, traditionnelles (Nigéria, Côte d'Ivoire), ou nouvelles (Togo).

Toute l'économie du Dahomey en serait affectée, et le port de COTONOU au premier chef, mais plus directement, plus gravement encore, la ville de PARAKOU. Alors PARAKOU perdrait son rôle d'entrepôt régulateur des flux aller et retour vers le Niger, et deviendrait une simple étape pour les transports routiers dahoméens, qui seraient, pour la plupart, basés à COTONOU. La suppression du chemin de fer signifierait donc l'inévitable déclin de PARAKOU, et le Dahomey perdrait ainsi un pôle de développement secondaire, qi est indispensable à l'équilibre politique et économique du pays.

*
* *

Pour toutes ces raisons, l'abandon du chemin de fer n'apparaît pas souhaitable, au triple point de vue politique, économique et social. Il n'est pas certain que cet abandon se traduirait par une réduction des coûts, et surtout nément, par le maintien de la qualité du service rendu ; il est certain en revanche que le capital et le revenu national du Dahomey accuseraient une perte sensible, et que le handicap du Nord par rapport à la zône côtière serait considérablement aggravé . Tous ces inconvénients se trouveraient certes très atténués si, au lieu d'abandonner l'ensemble du réseau, on renonçait seulement à l'exploitation les lignes côtières. Mais les conséquences d'une telle décision seraient tout de même très graves (situation de l'emploi notamment) ; elles mériteraient une étude plus vaste et plus approfondie que les approximations, limitées à l'année 1964, qui ont été tentées au chapitre V § 56. On rappellera en outre que les lignes côtières rendent d'appréciables services pour le transport de voyageurs à revenus modestes, et pour l'évacuation de certains produits (huile de palmier).

Mieux vaut donc remédier au déficit de l'O.C.D.N., qui, à son niveau actuel, constitue une charge insupportable pour les finances du Dahomey.

Or ce déficit, il est possible de le réduire, au point de le résorber, en agissant à la fois sur les recettes, par les hausses de tarifs et par une réglementation plus stricte de la concurrence routière., et sur les dépenses, pour des compressions d'effectifs et des réductions massives de salaires.

Toutes ces mesures ont été évoquées, en leur temps, dans les chapitres précédents. La lettre I053 du 27 avril I965 (ci-jointe en annexe B), adréssée par la Direction de l'O.C.D.N. au Ministre des Travaux Publics et des Transports du Dahomey, en donne une très intéréssante récapitulation. On a déjà dit que l'évaluation des économies escomptées repose sur une étude sérieuse, et qu'on peut donc la tenir pour valable.

Aux mesures ainsi rassemblées par la Direction de l'O.C.D.N. et qui procureraient une économie annuelle de 347 millions, il convient d'ajouter les effets de la réduction du traitement indiciaire de base, décidée depuis par le Gouvernement, soit I08 millions. On aboutit alors à une économie totale de 455 millions, soit plus que le déficit exceptionnel prévu pour I965.

Il apparaît donc que certaines des mesures envisagées pourraient être quelque peu atténuées, sans que l'équilibre financier de l'O.C.D.N., en année normale, s'en trouve compromis. Ces atténuations pourraient porter, soit sur certaines suppressions de primes, soit sur certaines majorations de tarifs pour le trafic avec le Niger.

Encore faut-il que ces mesures, ainsi aménagées avec prudence, soient toutes adoptées, et, plus encore, appliquées. Ce ne sera assurément pas facile.

Les majorations de tarifs, même équitables et modérées, se heurteront à l'opposition du Niger, les réductions de salaires à l'obstruction syndicale, le durcissement de la réglementation routière à de multiples, et parfois puissants, intérêts particuliers.

Mais le Gouvernement du Dahomey semble résolument engagé dans la voie du redressement financier. De plus, le différend nigéro-dahoméen commence à s'apaiser ; en tout cas, le Niger, depuis le début de I965, paraît avoir renoncé, pour ses importations, à l'onéreuse voie abidjanaise, et revient à la voie dahoméenne.

Il est donc permis d'espérer que, sa trésorerie renflouée, sa gestion équilibrée, le trafic avec le Niger revenu à son niveau national, l'O.C.D.N. obtiendra les concours extérieurs nécessaires au financement des investissements de service : et qu'ainsi, disposant désormais d'un port et d'un chemin de fer relativement rentable, le Dahomey pourra jouer pleinement le rôle que lui assignent sa position géographique et ses ressources limitées, le rôle d'un pays de transit entre Côte et Sahel comme entre Togo et Nigéria.

Annexe A au chapitre VI

E X T R A I T
du
Journal " MARCHE TROPICAUX ET MEDITERRANNEENS " 21° Année
N° 1021 hebdomadaire - Samedi 5 juin 1965

=-=-=-=-=-=-=-=-

M A U R I T A N I E

Les travaux du Conseil des Ministres

=-=-=-=-=-=-

Le tarif des transports routiers en Mauritanie

Suivant décret du 29 Avril 1965, le tarif des transports routiers en République islamique de Mauritanie est fixé comme suit :

- 30 F CFA la tonne/kilomètrique de Rosso à Atar et sur les routes de l'Est de Rosso à Kiffa ;

- 21 F CFA la tonne/Kilomètrique pour les denrées alimentaires (riz, huile, alimentaire, sucre, semoule, blé, orge, farine, mil, sel ; lait, pâtes alimentaires) sur les axes Rosso - Atar et Rosso - Boghe ;

- 34 F CFA la tonne/Kilomètrique au-delà d'Atar vers le Nord et au-delà vers l'Est ;

- 23,042 F CFA la tonne/Kilomètrique, pour le ciment de Rosso à Nouakchott.

TRANSPORTS DE MUNITIONS ET EXPLOSIFS : 31,50 la Tonne/Kilomètrique de Rosso à Atar et sur les routes de l'Est, de Rosso à Kiffa ; 35,70 F au delà d'Atar vers le Nord et au-delà de Kiffa vers l'Est.

COLIS ENCOMBRANT OU DE FAIBLE DENSITE : 34,50 F la tonne/Kilomètrique de Rosso à Atar et sur les routes de l'Est, de Rosso à Kiffa ; 31,90 F la tonne/Kilomètrique au-delà d'Atar vers le Nord et au-delà de Kiffa ; vers lEst.

Annexe B au chapitre VI

I053/OCDN

27 Avril I965

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
TRANSPORTS, POSTE ET TELECOMMUNICATIONS

COTONOU

Monsieur le Ministre,

Vous me demandez par votre 25 MTP du 23 Avril I965 "une étude sur l'exploitation du Chemin de Fer sans les marchandises du Niger" à comparer avec le projet de budget I965.

Nous pouvons dire que le trafic voyageurs de Fer ne serait pas affecté d'une manière sensible, mais par contre le trafic marchandises serait réduit dans des proportions telles qu'il ne serait plus possible de maintenir en exploitation notre réseau qui est déjà au dessous du seuil de rentabilité.

.....

Le tableau ci-dessous permet de juger :

Eléments du Trafic	Année normale	Prévision : Bulget 1965 -	Observations
Voyageurs (nombre)	I,450 M	I,452	Le trafic voyageurs est constitué presque à I00 % par une clientèle Dahoméenne sur les lignes côtières et Nord -
Voyageurs x Kilom. VK	79 M VK	79 M VK	
UF = VK x I/5	I5,8 M UF	I5,8 M UF	
Tonnage marchandises	I50.000 Tonnes	I22.000 Tonnes	
Tonnes Kilomètre TK	55 M TK	43 M TK	
Total TK + VK/5 = UF	70,8 M UF	58,8 M UF	
Part Niger			
Voyageurs	Pour mémoire	(	Le trafic voyageurs ne serait pratiquement pas influencé par un détournement du trafic marchandises destinées au Niger.
Voyageurs Kilomètres	d° -	) d° -	
UF = VK x I/5	d° -	( )	
Tonnage marchandises	I00.000 T (x)	74.000 T	(x) y compris 25.000 T hydrocarbures -
Tonnes kilomètres TK	43,8 M TK	32,3 M TK	
Total TK + VK/5 = UF	43,8 M UF	32,3 M UF	
Trafic sans Niger			
Voyageurs	I,450 M	I,452	
Voyageurs x Kilom.VK	79,M VK	79 M VK	
UF = VK x I/5	I5,8 M UF	I5,8 M UF	
Tonnage marchandises	50.000 Tonnes	48.000 Tonnes	
Tonnes Kilomètrique TK	II,2 M TK	I0,7 M TK	
Total TK + VK/5 = UF	27 Millions	26,5 Millions	Conclusion : Le trafic Niger représente de 3/4 à 4/5 du trafic marchandises du rail O.C.D.N.

.....

A - INCIDENCES DES MESURES PRECONISEES PAR O.C.D.N. SUR TRAFIC

a) Augmentation des tarifs fer et trafic direct Niger par application des tarifs proposés par l'O.C.D.N. (inférieurs au juste prix) = 100 Millions

b) Coordination rail-route : interdiction du transport de voyageurs sur les camions et limitations poids en charge à 5 tonnes entre Bohicon et Parakou..... = 60 Millions

c) Aménagement des tarifs des hydrocarbures= 65 Millions

d) Egalisation du tarif route toute l'année à 6F + 6F = 14 Millions

Total : 239 Millions

B - MESURES CONCERNANT LE PERSONNEL O.C.D.N. (votre 1147/MFAEP MTPTPT du 8.4.65.)

a) Mise à la retraite des agents ayant accompli 30 ans de service ou dégagements volontaires après 25 ans

81 agents SPP + 7 auxiliaires : dégagés en 64/65 = 13 Millions

b) Alignement intégral des agents Statut Permanent (SPP) sur la Fonction Publique : cette mesure n'a reçu un début d'exécution qu'en 1964 en adoptant pour les agents du Statut Permanent les barêmes indiciaires de la Fonction Publique. Elle a donné lieu à des rappels en plus à payer = 14 Millions pour 600 agents environ au titre de 1963.

Nos agents sont donc alignés en solde sur la Fonction Publique. Il faudrait envisager si la mesure est poursuivie intégralement, la suppression des primes et indemnités suivantes :

.....

I°- Prime de fin d'année : concerne SPP et CCF

Effectifs SPP	Effectifs CCF	Primes Fin Année SPP + CCF
3I.I2.64. = 533	692	26M6 + 9M2
3I.I2.65. = 452	664	22M2 + 5M8

Montant prime fin d'année = 3I Millions 3I. Millions

2°- Prime de gestion : concerne le Statut Permanent -

3I.I2.64. 533 agents ont reçu 3 Millions
3I.I2.65. 452 " représentent 2 Millions 5 2,5 Millions

3°- Allocation pour non fourniture de logement : concerne le Statut Permanent .... 5,4 Millions

4°- Primes de travaux (agents V5)

Agents SPP OM,350 (
) I,850 Millions
Auxilliaires IM,500 (

Economie totale due suppression primes 40,750 M.

Arrondi à 4I Millions

Incidence mesures concernant le personnel - Total = 54 Millions

C - MESURES CONCERNANT LA REDUCTION DES HEURES DE TRAVAIL A 40 HEURES -

Le personnel du Statut Permanent n'est pas concerné (solde mensuelle) -

Le personnel CCL manoeuvre sera toujours payé pour le nombre d'heures effectuées.

Par contre le personnel CCF perdra le bénéfice de la majoration de solde versée pour 5 heures par semaine .

.....

Si nous prenons les effectifs au I.5.65. nous trouverons :

Hors échelle	- 3	agents à	6.000 = I8.000	(
Echelle F	- 4	"	5.I00 = 20,400	)
E	- I	"	3,600 = 3,600	(M
D	- 235	"	3.000 =695.000	) I 737 par mois soit
C	- 200	"	2.200 =440.000	(
B	- I60	"	2.900 =320.000	) 20 M 8
A	- 259	"	I.500 =240.000	(an
				)

Arrondi à 2I Millions

D - REDUCTION DES EFFECTIFS THEORIQUES -

La réduction des effectifs prévue par les tableaux proposés :

SG = I5 unités (
MT = I5 unités) Soit 57 unités -
VS = 25 unités)

est complétée par la réduction de la Police de 43 à I9 unités soit 24 dégagements possible à partir de la fermeture définitive du Wharf :

d'où une réduction du tableau d'effectif de 8I unités qui représentent :..... 33 Millions

RECAPITULATION -

Augmentation des recettes possibles	=	239 Millions
Mise à la retraite	=	I3 "
Alignement intégral sur la Fonction Publique		4I "
Réduction des heures de travail	=	2I "
Réduction des effectifs	=	33 "

Réduction possible du déficit total O.C.D.M. 347 Millions

Vouillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

J. FADOU

BIBLIOGRAPHIE

ANNEXES

REPUBLIQUE DU DAHOMEY

1 - Population

DEPARTEMENTS	1963			1967			1970		
	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL
Nord Est	304.110	16.600	320.710	333.060	22.050	355.110	356.600	26.180	382.780
Nord Ouest	313.820	11.110	324.930	334.410	14.450	348.860	350.690	16.360	367.050
Centre	422.660	31.650	454.310	475.700	42.170	517.870	519.830	49.450	569.280
Sud Ouest	307.560	-o-	307.560	346.160	-o-	346.160	378.260	-o-	378.260
Sud	226.930	119.140	346.070	255.410	138.800	394.210	279.090	156.780	435.870
Sud Ouest	419.720	68.560	488.280	463.280	78.670	541.950	498.940	87.230	586.170
TOTAL.....	1.994.800	247.060	2.241.860	2.208.020	296.140	2.504.160	2.383.410	336.000	2.719.410

TAUX DE CROISSANCE ANNUEL = 2,8 %

1965 = 2.367.550

DEPARTEMENT DU SUD - EST

1 - Population

SOUS PREFECTURES	1963			1967			1970		
	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL
PORTO NOVO	173.350	68.560	241.910	191.340	78.670	270.010	206.070	87.230	293.300
ADJOHON	106.640	-o-	106.640	117.710	-o-	117.710	126.760	-o-	126.760
SAKETE	79.850	-o-	79.850	88.140	-o-	88.140	94.920	-o-	94.920
POBE	39.920	-o-	39.920	44.060	-o-	44.060	47.460	-o-	47.460
KETOU	19.960	-o-	19.960	22.030	-o-	22.030	23.730	-o-	23.730
TOTAL....	419.720	68.560	488.280	463.280	78.670	541.950	498.940	87.230	586.170

Taux de croissance en milieu rural : 2,5 % (2,7 %
en milieu urbain : 3,5)

Taille moyenne des ménages en milieu rural et en milieu urbain : 4,1 Personnes.

NOMBRE DES MENAGES	1963	1967	1970
Milieu rural	102.370	113.000	121.690
Milieu urbain	16.722	19.188	2.130
TOTAL...	119.992	132.188	123.820

DEPARTEMENT DU SUD

1 - Population

SOUS - PREFECTURES	1963			1967			1970		
	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL
COTONOU (ville)	-o-	100.540	100.540	-o-	117.040	117.040	-o-	132.300	132.300
ABOMEY-CALAVI	95.380	-o-	95.380	107.350	-o-	107.350	117.300	-8-	117.300
OUIDAH	31.830	18.600	50.430	35,820	21.760	57.580	39.140	24.280	63.620
ALLADA	99.720	-o-	99.720	112.240	-o-	112.240	122.650	-o-	122.650
TOTAL...	226.930	119.140	346.070	255.410	138.800	394.210	279.090	156.780	435.870

Taux de croissance : en milieu rural = 3 % (3,3 %
en milieu urbain = 4 %)

Taille moyenne des ménages en milieu rural et en milieu urbain : 3;9 personn

Nbre DE MENAGES	1963	1967	1970
Milieu rural	58.187	65.490	71.560
Milieu urbain	30.574	35.590	40.200
TOTAL...	88.761	101.080	111.760

DEPARTEMENT DU SUD - OUEST

1 - Population

SOUS - PREFECTURES	1963			1967			1970		
	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL
ATHIEME	82.860	-o-	82.860	93.260	-o-	93.260	101.900	-o-	101.900
ALPLAHOUE	105.350	-o-	105.350	118.570	-o-	118.570	129.570	-o-	129.570
GRAND POPO	61.430	-o-	61.430	69.140	-o-	69.140	75.550	-o-	75.550
BOPA	57.920	-o-	57.920	65.190	-o-	65.190	71.240	-o-	71.240
TOTAL...	307.560	-o-	307.560	346.160	-o-	346.160	378.260	-o-	378.260

Taux de croissance en milieu rural : 3 %
Taille moyenne des ménages en milieu rural : 4,8 personnes

Nre DE MENAGES	1963	1967	1970
Milieu rural	64.075	72.116	78.800
Milieu	-o-	-o-	-o-
	64.075	72.116	78.800

DEPARTEMENT DU CENTRE

1 - Population

SOUS PREFECTURES	I963			I967			I970		
	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL
ABOMEY / BOHICON	I84.I70	3I.650	2I5.820	207.280	42.I70	249.450	226.5I0	49.450	275.960
ZAGNANADO	7I.820	-o-	7I.820	80.830	-o-	80.830	88.330	-o-	88.330
DASSA - ZOUME	63.650	-o-	63.650	7I.640	-o-	7I.640	78.290	-o-	78.290
SAVALOU	53.050	-o-	53.050	59.7I0	-o-	59.7I0	65.240	-o-	65.240
SAVE	49.970	-o-	49.970	56.240	-o-	56.240	6I.460	-o-	6I.460
TOTAL..	422.660	3I.650	454.3I0	475.700	42.I70	5I7.870	5I9.830	49.450	569.280

Taux de croissance en milieu rural : 3 %
Taille moyenne des ménages en milieu rural et en milieu urbain : 4,3 Personnes.

Nbre DE MENAGES	I963	I967	I970
Milieu rural	98.293	II0.628	I20.890
Milieu urbain	7.I5I	9.807	II.500
TOTAL...	I05.444 // I05.440	I20.435 // I20.440	I32.390 // I32.390

DEPARTEMENT DU NORD - OUEST

1 - Population

SOUS - PREFECTURES	1963			1967			1970		
	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL
NATITINGOU	41.810	-o-	41.810	44.550	-o-	44.550	46.720	-o-	46.720
BOUKOMBE	39.740	-o-	39.740	42.350	-o-	42.350	44.410	-o-	44.410
TANGUIETA	65.040	-o-	65.040	69.310	-o-	69.310	72.680	-o-	72.680
KOUANDE	51.610	-o-	51.610	55.000	-o-	55.000	57.680	-o-	57.680
BASSILA	10.700	-o-	10.700	11.400	-o-	11.400	11.950	-o-	11.950
DJOUGOU	104.920	11.110	116.030	111.800	14.450	126.250	117.250	16.360	133.610
TOTAL..	313.820	11.110	324.930	334.410	14.450	348.860	350.690	16.360	367.050

Taux de croissance en milieu rural : I,6 %
Taille moyenne du ménage en millieu rural et en milieu urbain : 4,9 Personnes.

Bre DE MENAGES	1963	1967	1970
Milieu rural	64.045	68.247	71.569
Milieu urbain	2.267	2.949	3.318
TOTAL...	66.312 # 66.320	71.196 # 71.200	74.887 # 74.890

DEPARTEMENT DU NORD - EST

1 - Population

SOUS - PREFECTURES	I963			I967			I970		
	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL	RURALE	URBAINE	TOTAL
PARAKOU	32.230	I6.600	48.830	35.300	22.050	57.350	37.790	26.790	63.970
BIMBEREKE	42.700	-o-	42.700	46.770	-o-	46.770	50.070	-o-	50.070
KANDI	57.220	-o-	57.220	62.660	-o-	62.660	67.II0	-o-	67.II0
SEGBANA	I5.200	-o-	I5.200	I6.650	-o-	I6.650	I7.8I0	-o-	I7.8I0
BANIKOARA	50.020	-o-	50.020	54.780	-o-	54.780	58.660	-o-	58.660
NALANVILLE	3I.080	-o-	3I.080	34.040	-o-	34.040	36.440	-o-	36.440
NIKKI	75.660	-o-	75.660	82.860	-o-	82.860	88.720	-o-	88.720
TOTAL..	304.II0	I6.600	320.7I0	333.060	22.050	355.II0	356.600	26.I80	382.780

Taux de croissance en milieu rural : 2,3 %
Taille moyenne des ménages en milieu rural et en milieu urbain : 5 Personnes

Nbre DE MENAGES	I963	I967	I970
Milieu rural	60.822	66.6I2	7I.320
Milieu urbain	3.320	4.4I0	5.236
TOTAL...	64.I42 # 64.I40	7I.022 # 7I.020	76.556 # 76.560

P O R D U C T I O N A G R I C O L E

A N N E X E S

ANNEXE n° 1

UTILISATION DES TERRES (en Ha)

Départements	Surfaces totales I	Surfaces Cultivées Annuellemt II	Surfaces occupées par les Cultures (1) III	Forêts Classées et Réserves de faune IV	Lacs, lagunes, zones inondées (2) V	Terres libres VI	Taux de Boisement 30 % VII	Jachères théoriques (3) IIX	Terres libres théoriques IX
N.E.	5.100.000	123.130	123.130	1.372.190	-o-	3.604.680	1.530.000	82.090	3.364.780
N.W.	3.120.000	121.100	121.100	608.360	-o-	2.390.540	936.000	80.730	1.982.170
Centre	1.870.000	126.660	83.910	110.020	-o-	1.676.070	561.000	16.780	1.208.310
S.W.	380.000	138.740	88.615	-o-	30.000	261.385	114.000	17.130	130.255
S.	322.200	132.180	76.730	21.970	20.000	203.500	96.660	14.370	114.440
S.E.	470.000	266.360	152.260	45.490	30.000	242.250	141.000	29.620	117.120
TOTAUX	11.262.200	908.170	645.745	2.158.030	80.000	8.378.425	3.378.660	240.720	6.917.075

11, 262, 200

(1) Dans les départements où il existe 2 cycles de culture par an, on a admis que le maïs, l'arachide et les haricots occupaient 50 % de la surface cultivée annuellement.

(2) Faute de renseignements plus détaillés, ces 80.000 Ha ont été répartis par tiers entre les 3 départements du Sud.

(3) Jachères théoriques, d'après l'I.R.A.T. : dans le Nord, 2 années de jachères pour 3 années de culture (12); dans le Sud, 1 année de régénération pour 5 années de culture.

Dans les 3 départements du Sud, les surfaces plantées en palmiers à huile, cocotiers, café et cacao ne sont pas concernées par les jachères. Elles ont donc été exclues du calcul des jachères théoriques, soit 2.950 Ha pour le S.W., 4.860 Ha pour le S. et 4.150 Ha pour le S.E.

$$\overline{VI} = \overline{I} - (\overline{III} + \overline{IV} + \overline{V})$$

$$\overline{I} = \overline{III} + \overline{V} + \overline{VII} + \overline{IIX} + \overline{IX}$$

ANNEXE n° 2

LA RENTABILITE DE LA REGENERATION DES CAFEIERES

1 - La régénération des plantations de café

L'opération, conçue par le Service du Développement Rural, comprendrait par hectare :

- L'application d'engrais :

sulfate d'ammoniaque	150 Kg x 22 F.CFA	3.300 F.CFA
phosphate naturel	360 Kg x 10 F.CFA	3.600 F.CFA
chlorure de potassium	85 Kg x 20 F.CFA	1.700 F.CFA

- L'application de pesticides :
(endrine ou dieldrine) 4 L x 500 F.CFA 2.000 F.CFA

10.600 F.CFA

Elle nécessiterait 90 journées de travail par hectare cultivé de façon intensive, au lieu de 45 en culture traditionnelle.

2 - Rentabilité en culture traditionnelle

Le Dahomey produit en moyenne un millier de tonnes de café pour une surface estimée à 4.000 ha, ce qui donnerait un rendement de l'ordre de 250 Kg/ha.

A 70 frs le Kg de café, un hectare rapporterait :

70 x 250 = 17.500 Frs.CFA par an,

soit une rémunération de la journée de travail de :

$$\frac{17.500}{45} = 388,90 \text{ Frs.CFA.}$$

3 - Seuil de la rentabilité en culture intensive

Il faut que la récolte obtenue rémunère la journée de travail aussi bien qu'en culture traditionnelle, soit :

90 x 388,90 =	35.000 F.CFA
de plus, elle doit rembourser la valeur des produits	10.600 F.CFA
La valeur des récoltes doit donc atteindre ...	45.600 F.CFA

ce qui correspond à un rendement de :

$$\frac{45.600}{70} \text{ \#} = 650 \text{ Kg/ha}$$

Un tel rendement est supérieur à celui espéré par le Service du Développement Rural, qui n'est que de 500 à 600 Kg/ha.

Il convient donc d'étudier de très près cette opération et de ne la lancer que si l'on est assuré de sa rentabilité.

ANNEXE N° 3

PERSPECTIVES CONCERNANT LES

PRIX DU COTON

(étude de la C.F.D.T.)

I - PERSPECTIVES D. CO PETITIVITE DES VARIETES ALLEN ET .ONO

Les barèmes ont été établis, en ce qui concerne l'ALLEN, à partir d'un prix d'objectif de I35 Frs CFA le kilo FOB.

Les dossiers présentés à BRUXELLES il y a deux ans, à l'appui des propositions du Gouvernement du DAHOMEY concernant l'aide à la production cotonnière, avaient prèvu un prix d'objectif, à l'année 5, c'est a dire I967/68 de I38 frs. Depuis cette époque, le marché n'a cessé de se dégrader et il n'est pas absolument certain que le prix de I35 frs que nous avons retenu n'ait à être révisé dans le sens d'une nouvelle baisse.

La récolte d'ALLEN Sud de la campagne I964/65 a, certes, été vendue à un prix moyen de I38 frs CFA FOB. Par contre, l'ALLEN KANDI de la campagne n'a pas encore trouvé preneur bien que le prix proposé ait été ramené a I32 frs CFA FOB COTONOU. L'ALLEN Nord DAHOMEY est, en classe, supérieur à l'ALLEN du Sud, mais en longueur et en résistance, l'ALLEN Sud, comme tous les ALLEN produits dans les zones à climants humide, est plus long et plus resistant.

En ce qui concerne l'ALLEN KANDI, la généralisation de l'ALLEN 333, qui sera totale à partir de la campagne I966/67, devrait se traduire par une amélioration de la longueur. C'est pour cette raison que nous avons cru pouvoir maintenir le prix de I35 frs.

En ce qui concerne le .ONO, les perspectives actuelles sont meilleures. Le prix d'objectif proposé à BRUXELLES pour I967/68 est de I24 frs FOB et notre prix de vente moyen s'est élevé, cette année, à I26 frs. Pour ce coton, produit en culture associée et sans traitements insecticides, le prix d'achat au producteur calculé à partir d'un prix FOB de I24 frs, dans les conditions économiques et fiscales actuelles est de 26,40 frs, c'est à dire très voisin du prix prévu au producteur par le dossier soumis à BRUXELLES pour la même campagne qui s'élevait à 27,06 frs.

Dans l'état actuel des choses, la compétitivité du .ONO parait donc meilleure que celle de l'ALLEN et c'est une raison de plus pour ne pas abandonner cette production, comme on a parfois tendance à la préconiser. Dans la zone du Centre, comme dans la région de DJOUGOU, il faut maintenir la production du .ONO et il parait à cet égard, extrémement souhaitable que les agents C.F.D.T. actuellement installés dans les zones .ONO continuent à être responsables de la production du coton dans ces zones, quel que soit l'organisme qui sera chargé de la responsabilité de la production dans ces zones.

Jusqu'à preuve du contraire, il n'y a pas intérêt à voir disparaitre cette production de .ONO, qui apporte une ressource modeste, mais n'éxigeeant pas beaucoup de travail, aux paysans dahoméens.

./.

Pour conclure à son abandon, il faudrait qu'on administre au préalable la preuve irréfutable, basée sur des résultats pratiques, qu'il est possible de la faire disparaitre au profit d'une spéculation plus intéressante pour le paysan. Dans ce domaine, en effet, la considération primordiale à prendre en ligne de compte, c'est l'intérêt du producteur. Accessoirement, cependant, il n'est pas inutile de rappeler que dans cette zone la C.F.D.T. dispose de quatre usines d'égrenage. respectivement situées à SAVALOU, à DJOUGOU , à N'DALI et à BOHICON, cette dernière ayant du reste bénéficié d'une avance remboursable consentie par le Fonds d'Aide et de Coopération.

Il est évidemment souhaitable que ces usines puissent égrener un tonnage de coton permettant de leur assurer des conditions d'exploitation normales.

II - EXAMEN DES BAREMES

a) Barème MONO

Le barème MONO n'appelle pas beaucoup d'observations de notre part, si ce n'est que jusqu'à présent les barèmes MONO étaient présentés par le GEGAF qui commercialisait la majeure partie des cotons de cette variété et que cette année, du fait que nous avons racheté les usines de la WALKDEN, de SAVALOU, DJOUGOU et NIKKI, nous avons cru de notre devoir de préparer nous-mêmes un projet de barème. Ce projet a été établi suivant les normes habituelles des barèmes C.F.D.T. qui comportent un poste de frais généraux inférieur au total des postes de frais généraux inclus sous diverses rubriques dans les barèmes du GACAF. De ce fait, malgré la hausse du prix de l'égrenage, appliquée à tous les pays de l'AFRIQUE de l'Ouest, de 2 frs par kilo de fibre (soit environ 70 centimes au kilo de coton graine) et que rend indispensable l'évolution de la conjoncture économique, comme le prouve l'état de nos comptes d'exploitation 1962/63 et 1963/64, nous aboutissons, pour cette variété, à des prix au niveau producteur que l'on peut considérer satisfaisants. Ils sont, du reste, sensiblement égaux à ceux que pratique actuellement le TOGO pour la même variété (30 frs la 1ère et 26 frs la 2ème).

b) Barème ALLEN KANDI

Pour les barèmes ALLEN, nous avons prévu, pour l'ALLEN Nord, une participation aux frais culturaux de 8 000 frs par tonne de coton graine. Ce chiffre suffira à couvrir la totalité des dépenses de produits insecticides, y compris l'amortissement des appareils, dans l'hypothèse d'un rendement moyen de 700 Kg/ha de coton graine. Certes, tant que la totalité des champs ne seront pas traités, le prélèvement jouant sur l'ensemble de la zone devrait permettre des bénéfices, mais, bien entendu, les bénéfices éventuels de l'opération insecticides par rapport au forfait de 8 frs par Kilo, qu'ils proviennent d'un certain pourcentage de champs non traités ou de rendements moyens supérieurs au rendement prévu, seront reversés au Fonds de Soutien ainsi que nous le faisons en COTE D'IVOIRE.

Inversement, il va de soi qu'il appartiendra au Fonds de Soutien, comme en COTE D'IVOIRE - de nous verser la perte qui pourrait provenir d'un rendement inférieur au rendement de 700 Kg prévu.

Le prix moyen au producteur de 22,390 frs à la tonne de coton graine auquel nous aboutissons, en partant d'un prix objectif de I35 frs FOB pour le coton fibre, peut paraitre faible. Mais il ne faut pas perdre de vue qu'avec un rendement de 700 Kg la rémunération du producteur à l'hectare reste néanmoins acceptable et ce rendement devrait pouvoir être dépassé pour les cultivateurs qui auront recours à la fois aux engrais et aux traitements insecticides.

Les cultivateurs du TCHAD voient actuellement leur coton payé 26 frs CFA alors que le rendement moyen, sans engrais ni traitements insecticides - ce qui est le cas général au TCHAD n'est guère que de 300 Kg à l'hectare. Les paysans Tchadiens qui utilisent des engrais et des insecticides et qui obtiennent a peu près I tonne/ha de rendement moyen, remboursent au moment de la récolte, dans des conditions fixées par le Gouvernement du Tchad, les engrais et les insecticides.

c) Barème ALLEN Sud

En ce qui concerne l'ALLEN Sud, un prélèvement de 9 frs par kilo de coton graine, au prélèvement actuellement pratiqué, a été prévu pour participation aux frais culturaux. Ce prélèvement n'est suffisant pour couvrir la totalité du prix de revient des traitements, qui, dans cette zone-là, est plus élevé que dans le Nord, en raison du nombre plus grand des traitements, qu'à condition que le rendement moyen atteigne environ 300 Kg/ha. C'est un peu moins que le rendement que nous obtenons dans la région de BOUAKE, en COTE D'IVOIRE, mais, les conditions naturelles semblent moins favorables dans le Sud du DAHOMEY qu'en COTE D'IVOIRE. En COTE D'IVOIRE, d'autre part, la production d'ALLEN sous traitements insecticides a été lancée plus tôt qu'au DAHOMEY, et après plusieurs années d'études de l'I.R.C.T. à la Station de BOUAKE Il serait préférable, dans la zone Sud, quel que soit le légitime désir du Gouvernement du DAHOMEY d'y développer rapidement rapidement la culture du coton, de ne pas vouloir en étendre la vulgarisation sur des superficies trop importantes, tant que nous n'aurons pas la certitude, appuyée sur les travaux de recherche de l'I.R.C.T. et sur les résultats obtenus en vulgarisation par la C.F.D.T. qu'ils est possible d'obtenir le rendement moyen de 800 Kg/ha nécessaire pour rentabiliser les traitements et ce, en dépit des conditions climatiques, plus ou moins favorables selon les années.

Ajoutons pour en finir avec cet examen rapide des barèmes qu'ils ne comportent pas moins de quatorze postes de fiscalité pour un total d'un peu plus de 6 000 frs CFA par tonne de fibre. Il pourrait y avoir là, si le Gouverment Dahoméen le jugeait souhaitable, un moyen de relever quelque peu le prix d'achat au producteur sans répercussions sensibles, sur les ressources budgétaires. Mais peut être serait-il plus sage de maintenir cette fiscalité comme marge de sécurité en cas de nouvelle détérioration du marché mondial.

III - L'AIDE DE LA C.E.E. AUX TRAITEMENTS INSECTICIDES

Nous n'avons pas fait, jusqu'ici, état de l'aide apportée par la C.E.E. aux traitements insecticides. A une époque, on pouvait espérer que l'année I du programme quinquennal de BRUXELLES serait, pour les aides à l'amélioration structurelles comme pour le soution des prix, la campagne 1963/64. Or, si cette prévision a bien été respectée en ce qui concerne le soutien des cours, l'aide aux traitements insecticides s'est trouvée décalée de deux ans et les superficies plantées ou devant être plantées, au cours des cinq années auxquelles s'appliquera l'aide à l'amélioration structurelle, seront beaucoup plus importantes que dans les prévisions établies à l'origine, de sorte que les pourcentages de prise en charge des traitements insecticides par la C.E.E. qui auraient été importants sans ce décalage seront en fait relativement faibles.

IV - PROBLEMES POSES A LA C.F.D.T. PAR LE PREFINANCEMENT DES TRAITEMENTS ET DES ENGRAIS

Le décalage auquel je viens de faire allusion entre les programmes d'aide de la C.E.E. pour les traitements insecticides et les engrais et les programmes effectivement conduits par la C.F.D.T. qui à la demande instante du Gouvernement Dahoméen, a préfinancé, jusqu'à présent, engrais et produits insecticides à concurrence de 42.000 000 de frs CFA environ, place notre organisme devant une situation difficile, tant en ce qui concerne la trésorerie que la bonne fin même de l'opération tant que ne sont définis clairement ni les modalités de participation des paysans, ni l'effort que pourrait faire le Fonds de Soutien du DAHOMEY sur ses ressources propres, ni - en dehors de l'aide modeste de la C.E.E. - les concours extérieurs possibles pour le démarrage de cette opération.

Il est bien certain que l'année prochaine nous serons dans l'impossibilité totale de préfinancer les achats des traitements insecticides, de même que les achats d'engrais, et qu'il est indispensable que nous puissions d'une manière ou d'une autre, être remboursés des préfinancements que nous avons accepté de faire jusqu'à présent pour ne pas compromettre l'avenir.

Paris, le 30 septembre 1965.

Le Directeur Général,

J. DE CARBON

C.F.D.T.
JL/gm

29/9/1965

PROJET DE BARRAGE MONO - BOHICON

(prix d'objectif final de BRUXELLES, conditions économiques et fiscales actuelles)

PRIX MOYEN AU PRODUCTEUR		26.400
1ère qualité 70 % = 3I,42		
2ème " 30 % = 20		
frais de marché	I.I00	
frais de sacherie	950	
frais de transport usine (marchés groupés)	3.250	
	5.300	
PRIX DE REVIENT COTON GRAINE RENDU USINE		3I.700
PRIX DE REVIENT COTON FIBRE (rend. égrenage 35,5 %)		89.302
Egrenage et emballage	I8.000	
Taxe 8,46 % sur I8.000	I.523	
Chargement wagon	I50	
Transport BOHICON-COTONOU	I.200	
	20.873	
VALEUR LOGE BASCULE COTONOU		II0.I75
Manutention COTONOU(350+TCA 8,46%)	326	
Loyer magasin I moins (250 + TCA 8,46 %)	272	
Frais généraux	3.I00	
Intérêts bancaires	3.280	
	5.978	
VALEUR LOCO MAGASIN COTONOU		II6.I53
Frais de vente, échantillonnage, arbitrage	I.300	
Assurances	I.200	
Transit	I.I93	
Brouettage	I.I95	
Warfage	I03	
Droit fiscal de sortie (2,I0 / sur V.M. 20.000)	I.284	
Taxe de voirie	82	
Remise au Trésor	4	
Taxe locale de soutien	20	
Patente d'exportation	200	
Taxe fiscale 2 % sur VMI9.000	38	
Droit timbre douanier 3 % sur 2.I2I	64	
Taxe phyto-sanitaire à l'exportation	50	
Taxe d'inspection sur port	200	
Taxe de vérification dans les S/préfectures	I00	
	2.022	
PRIX DE REVIENT FOB COTONOU	7.847	I24.000

PROJETS DE BAREME ALLEN NORD (KANDI) DAHOMEY

Dans l'hypothèse d'un prix FOB de I35 frs CFA (prix d'objectif C.E.E. campagne I967-I968 moins trois francs pour tenir compte d'une baisse sur le marché mondial) et aux conditions économiques et fiscales actuelles

PRIX MOYEN AU PRODUCTEUR		22.390
Frais de marché	I.I00	
Frais de transport coton-graine	2.850	
PARTICIPATION aux frais culturaux	8.000	
	II.950	
PRIX DE REVIENT COTON GRAINE RENDU USINE		34.340
PRIX DE REVIENT COTON FIBRE (rdt. égrenage 37 %)		92.8I0
Egrenage et emballage	I8.000	
Taxe de prestation de service 8,46 % sur I8.000	I.523	
Chargement camion usine	I50	
Transport O.C.D.N. KANDI/COTONOU	6.300	
	25.973	
VALEUR LOCO BASCULE COTONOU		II8.783
Manutention COTONOU(300+TCA8,46%)	326	
Loyer magasin (250+TCA 8,46%)	272	
Frais généraux	3.I00	
Interêts bancaires	2.400	
	6.098	
VALEUR LOCO MAGASIN COTONOU		I24.88I
Frais de vente échantillonnage, arbitrage	I.300	
Assurances	I.200	
Commission de transit (I.I00+ TCA 8,46 %)	I.I93	
Brouettage(I00frs T. brut)	I03	
Wharfage (I.200 frs " ")	I.230	
Droit fiscal de sortie (2,I0 % sur V.M. 39.000)	8I9	
Taxe de conditionnement(I% d°)	390	
Taxe de statistique (I% d°)	390	
Taxe forfaitaire (6,42 % sur V.I. 4I.000	2.633	
Taxe de voierie(80 frs T.brut)	82	
Remise au Trésor	4	
Taxe locale de soutien	20	
Patente d'exportation	200	
Taxe fiscale (2% sur V.M.39.000)	78	
Droit de timbre douanier s/ liquidation douanière)	I30	
Taxe phytosanitaire à l'exportation	50	
Taxe d'inspection du port	200	
Taxe de vérification dans les S/pref.	I00	
	I0.I22	
PRIX DE REVIENT FOB COTONOU		I35.003

PROJET DE BARELE ALLEN SUD DAHOMEY

Dans l'hypothèse d'un prix FOB de I35 frs CFA (prix d'objectif C.E.E. campagne I967-I968 moins trois francs pour tenir compte d'une baisse sur le marché mondial) et aux conditions économiques et fiscales actuelles

PRIX MOYEN AU PRODUCTEUR		24.805
Frais de marché	I.I00	
Frais de transport coton-graine	2.300	
Participation aux frais culturaux	9.000	
	12.400	
PRIX DE REVIENT COTON GRAINE USINE		37.205
PRIX DE REVIENT COTON FIBRE (rdt.égr.38%)		97.908
Egrenage et emballage	I8.000	
Taxe de prestation de service 8,46 % sur I8.000	I.523	
Chargement wagon usine	I50	
Transport BOHICON COTONOU	I.200	
	20.873	
VALEUR LOCO BASCULE COTONOU		II8.78I
Manutention COTONOU(300+TCA 8,46%)	326	
Loyer magasin(250+TCA 8,46 %)	272	
Frais généraux	3.I00	
Intérêts bancaires	2.400	
	6.098	
VALEUR LOCO MAGASIN COTONOU		I24.879
Frais de vente, echantillonnage, arbitrage	I.300	
Assurances	I.200	
Commission de transit.(I.I00 + TCA 8,46 %)	I.I93	
Brouettage (I00 frs T. brut)	I03	
Wharfage (I.200 frs T. brut)	I.230	
Droit fiscal de sortie (2,I0 % sur V.M. 39.000	8I9	
Taxe de conditionnement (I% d°)	390	
Taxe de statistique (I% d°)	390	
Taxe forfaitaire (6,42% sur V.M.4I.000)	2.633	
Taxe de voierie (80 frs T. brut)	82	
Remise au Trésor	4	
Taxe locale de soutien	20	
Patente d'exportation	200	
Taxe fiscale (2% sur V.M. 39.000)	78	
Droit de timbre douanier (3% sur liquidation douanière)	I30	
Taxe phytosanitaire à l'exportation	50	
Taxe d'inspection au port	200	
Taxe de vérification dans les S/préf.	I00	
	I0.I22	
PRIX DE REVIENT FOB COTONOU		I35.00I
	ou	I35.000

ANNEXE N° 4

RESULTATS ATTENDUS DU PROGRAMME DE PLANTATION DE PALMIERS A HUILE

I966 - I970

SURFACES PLANTEES (Ha)	HINVI	ABOMEY-CALAVI	AGONVY
I966	600	400	0
I967	600	400	600
I968	I.200	600	3.000
I969	I.200	600	3.000
I970	I.200	600	3.000
TOTAL	4.800	2.600	9.600

POTENTIEL DE PRODUCTION

Une plantation commence a avoir une production exploitable à partir de la 5 ème année de plantation. Elle entre en régime de croisière à partir de la 9 ème année.

Les premières plantations de I966 entreraient en production dès I97I et fourniraient alors :

- I.000 ha x 3 T. de régimes = 3.000 T. de régimes,
  à 20 % d'huile = 600 T. d'huile

La totalité des plantations atteindrait son régime de croisière en I979 et donnerait alors :

- HINVI - 4.800 ha x 8 T. de régimes = 38.400 T.R. soit 7.680 T. huile
- ABOMEY CALAVI - 2.000 ha x I0 T.R. = 20.000 T.R.
  600 ha x 9 T.R. = 5.400

25.400 T.R. soit 5.080 T. huile

./.

- AGONVY -	I.300 ha x 11 T.R.	=	I4.300 T.R.
	5.000 ha x I0,5 T.R.	=	52.500 T.R.
	3.300 ha x I0 T.R.	=	33.000 T.R.
			99.800 T.R. soit I9.960 T. d'huile

Soit au total I63.600 T. de régimes ou 32.720 T. d'huile.

=-=-=-=-=-=-=-=

ANNEXE n° 5

ESTIMATION DE LA PRODUCTION DE NOIX DE COCO

1 - Exportations controlées par le port (1963).

Coprah	577 tonnes.	3.750 T.
(base de calcul : 6,5 noix fraiches = 1 Kg de coprah)		
Coco rapé	395 tonnes.	3.160 T.
(base de calcul : 8 noix fraiches = 1 Kg de coco rapé)		
Huile de coco	4 tonnes.	52 T.
(base de calcul : 13 noix fraiches = 1 Kg d'huile)		
Noix fraiches		458 T.
TOTAL		7.420 T.

2 - Auto consommation

Huile de coco	190 tonnes.	2.470 T.
(base de calcul : 19.000 hab.x10 Kg x13 noix fraiches)		
Noix fraiches		2.850 T.
(base de calcul : 19.000 hab à 150 noix par an)		
TOTAL		5.320 T.

COMMERCIALISATION INTERIEURE ET EXPORTATION NON CONTROLEE

Noix fraiches (estimation SEDES)		400 T.
250 T. vers Centre, Nord Dahomey et Niger 150 T. vers Togo et Nigéria		
Huile de coco (estimation SEDES corrigée)	300 T.	
(300 T. x 13 noix fraiches)		3.900 T.
Coprah 378 tonnes (exportation vers le Togo)		
(378 T. x 6,5 noix fraiches)		2.460 T.
TOTAL		6.760 T.
TOTAL DE LA PRODUCTION		19.500 T.

A N N E X E N° 6

ESTIMATION DE LA PRODUCTION ET DE LA CONSOMMATION DE MANIOC DANS LE SUD DU DAHOMEY (1963)

I - DEPARTEMENT DU SUD EST

1 - Consommation rurale -

Consommation par adulte en milieu rural = 2I8,5 Kg par an (9)

Consommation par ménage de 4,I personnes, équivalant à 3,I adultes = 2I8,5 x 3,I = 677,35 Kg par an # 680 kg par an de manioc frais.

Consommation totale en milieu rural :

Population totale rurale = 4I9.720 habitants.

Nombre de ménages = $\frac{4I9.720}{4,I}$ = I02.370

Consommation des ménages = I02.370 x 680 = 69.6II,6 T.
69.6I0 T.

2 - Consommation urbaine -

D'après la SEDES (8), à porto Novo, la consommation serait de 85,7 par tête et par an, soit au total 85,7 x 68.560 = 5.875 T.

3 - Consommation totale du S.E. -

Consommation nette = 69.6I0 + 5.875 = 75.485 T. # 75.500 T.
Consommation brute = 75.500 x $\frac{3}{2}$ = II3.250 T.

4 - Entrées de manioc dans le S.E. -

D'après la DEDES (8), il entrerait dans le S.E. 503 Tonnes de gari, en provenance de Cotonou, soit en gros 500 T.

Quantité correspondante de manioc = $\frac{500}{0,22}$ = 2.270 T.

Entrées nettes = 2.270 T.
Entrées brutes = 2.270 x $\frac{3}{2}$ = 3.405 # 3.400 T.

./.

5 - Production du S.E. -

II3.250 - 3.400 = I09.850 T. ≠ II0.000 T.

6 - Surface cultivée dans le S.E. -

Rendement moyen du S.E. = 4.700 kg par ha.

Surface cultivée = $\frac{II0.000}{4,7}$ = 23.404 ha ≠ 23.400 ha

7 - Conclusions -

Production totale de manioc =	I09.850 T.
Surface cultivée =	23.400 ha
Consommation =	II3.250 T.
Entrées de manioc =	3.400 T.

8 - Discussion -

Les chiffres précédents devront être comparés aux statistiques agricoles I963 (5) qui donnent pour le S.E. :

Production totale de manioc	637.250 T.
Surface cultivée	I33.000 ha
Consommation	364.590 ha
Production locale commercialisée	272.660 T.

Ces statistiques nous paraissent nettement exagérées pour les raisons suivantes :

La consommation de manioc indiquée correspondrait à $\frac{364.590.000}{480.280}$ = 747 Kg par tête et par an, soit par jour $\frac{747}{365}$ = 2,046 Kg
Les mesures contrôlées dont on dispose varient entre 218,5 Kg/an par adulte (Hurault et Vallet) dans l'Ouémé et 323 Kg/an par tête à Attitogon au Togo (Périsse), nettement inférieures à 747 Kg/an par tête.

La surface cultivée de I33.000 ha correspondrait à I,677 ha par homme actif du secteur primaire, alors que la SEDES estime que cette surface est de l'ordre de 0,5 ha (8.). L'estimation de la SEDES aboutit à une surface totale cultivée de 0,5 x 36.000 = I8.000 ha. De son côté, l'IRHO (2) estime que la surface cultivée en manioc varie selon les cas entre 0,II7 et 0,I75 ha par famille, soit 0,I46 ≠ 0,I50 ha en moyenne, soit pour I02.370 familles rurales : 0,I5 x I02.370 = I5.355 ha.

./.

Commercialisation

D'après la EDES (8), la commercialisation se présenterait comme suit :

	Gari	Equivalent manioc
POBI	623 T.	2.832 T.
KETOU	I63 ..	74I
SAKETE	228	I.036
AFFAME	5I	232
	I065 T.	4.84I T.

Cette estimation est trés inférieure aux 272.660 tonnes des statistiques agricoles.

Sans vouloir conferer aux estimations précedentes une précision à laquelle leurs auteurs ne prétendent pas, elles permettent cependant de conclure à une surestimation très probable des statistiques agricoles.

II - DEPARTEMENT DU SUD

1 - Consommation rurale

Consommation par adulte en milieu rural = 2I8,5 Kg par an, (9). par an (9)

Consommation par ménage de 3,9 personnes, équivalant à 2,9 adultes = 2I8,5 x 2,9 = 633,65 Kg par an ≠ 635 Kg par an de manioc frais.

Consommation des ménages = 635 x 58.I87 = 36.948,7 Tonnes. ≠ 36.950 Tonnes.

2 - Consommation urbaine -

a) A Cotonou, d'après la SEDES (8) = I7I,5 Kg de manioc frais par tête et par an.

./.

Consommation totale annuelle = .

b) A Ouidah, d'après la SEDES (8) [illegible]40 = I7.243 T.
frais par tête et par an.

Consommation totale annuelle = 235,4 . manio:

c) Consommation urbaine annuelle totale 78 %.

I7.243 + 4.378 = 2I.62I T. # 2I.620 T.

3 - Consommation totale du Sud -

Consommation nette = 36.950 + 2I.620 = 58.570 T.
Consommation brute = 58.600 x $\frac{3}{2}$ = 87.900 T.

4 - Entrées de gari dans le Sud -

D'après la SEDES (8)

Du / Vers	COTONOU	OUIDAH	TOTAL
Centre	433 T.	-	433
Mono	437 T.	299	736
Togo	75I T.	3I6	I067
Par train	I80	-	I80
Totaux	I80I	6I5	24I6

5 - Sorties de gari dans le Sud (8)

De Cotonou sur Porto Novo	503 T.
De Cotonou sur le Nord	I326
Total....	I829 T.

./.

6 - Bilan des entrées et des sorties de manioc -

Bilan des entrées et des sorties de gari = 2416 - I829 = + 587 T. Equivalent en manioc = $\frac{587}{0,22}$ = 2.668 T. ≠ 2.670 T.

Entrées nettes = 2.670 T.

Entrées brutes = 2.670 x $\frac{3}{2}$ = 4005 T. ≠ 4.000 T.

7 - Production du Sud -

87.900 - 4.000 = 83.900 T. ≠ 84.000 T.

8 - Surface cultivée dans le Sud -

Rendement moyen = 5.520 Kg/ha

Surface cultivée = $\frac{84.000}{5,52}$ = I5.2I7 ha ≠ I5.200 ha

9 - Conclusion -

Production totale de manioc =	83.900 T.
Surface cultivée =	I5.200 ha
Consommation =	87.900 T.
Entrées de manioc =	4.000 T.

I0 - Discussion -

Les statistiques agricoles I963 (5) donnent pour le Sud :

Production totale	276.400 T.
Surface cultivée	50.I00 ha
Consommation	276.400 T.
Commercialisation	néant

Ces statistiques paraissent nettement surestimées. La consommation indiquée correspondrait à $\frac{276.400.000}{346.070}$ = 798 Kg par tête et par an, soit par jour $\frac{798}{365}$ = 2,I86 Kg

./.

La surface cultivée de 50.I00 ha correspondrait à I,I64 ha par homme actif du secteur primaire, alors que l'estimation de la SEDES (8) d'environ 0,5 ha conduit à une surface cultivée de 0,5 x 35.000 = I7.500 ha.

D'après la SEDES (8), il existe une commercialisation de gari à l'intérieur du département :

de Domé vers Cotonou	2.037 T.
- vers Ouidah	22I
de Tori vers Cotonou	609
- vers Ouidah	I25
d'Allada vers Cotonou	546
de Zinvié vers Cotonou	522
	4.060 T.

ainsi que des exploitations de gari hors du département :

de Cotonou vers Porto Novo	503 T.
- vers le Nord	I326
	I829 T.

III - DEPARTEMENT DU S.W. -

1 - Consommation rurale -

Consommation par tête et par an en milieu rural, d'après PERISSE, à Attitogon (Togo) = 323 Kg

Population rurale = 307.560 habitants (I963)

Consommation rurale = 307.560 x 323 = 99.342 T.// 99.340 T.

2 - Consommation urbaine -

Il n'y a pas de grande ville dans le Sud W, où toute la population est considérée comme rurale (I0).

./.

3 - Consommation totale du S.W. -

Consommation nette = 99.340 T.

Consommation brute = $99.340 \times \frac{3}{2}$ = I49.0I0 T. ≠ I49.000 T.

4 - Sorties de manioc du S.W. -

D'après la SEDES, il sortirait du S.W. sous forme de gari :

437 T.	sur Cotonou
299 T.	sur Ouidah
I375 T.	sur Abomey

soit 2III T. au total, arrondi à 2II0 T.

Quantité correspondante de manioc = $\frac{2II0}{0,22}$ = 9.590 T.

Cette estimation a paru un peu faible à la Commission Départementale du plan, qui a proposé de la porter à I2.000 Tonnes. Il n'a pas paru opportun de suivre cette suggestion (voir ci-après paragraphe I0 - discussion).

Sorties nettes = 9.590 T.

Sorties brutes = $9.590 \times \frac{3}{2}$ = I4.385 T. ≠ I4 T.400

5 - Production du S.W. -

I49.000 + I4.400 = I63.400 Tonnes.

6 - Surface cultivée dans le S.W. -

Rendement moyen du S.W. :

Service de l'agriculture =	6.400 KG/ha	(Rendement
SEDES =	4.400	)adopté 5.000 KG/ha

./.

surface cultivée = $\frac{163.400}{5}$ = 32.680 ha ≠ 32.700 ha

7 - Conclusions -

Production totale de manioc	I63.400 T.
Surface cultivée	32.700 ha
Consommation	I49.000 T.
Sorties de manioc	I4.400 T.

8 - Discussion -

Les statistiques agricoles I963 (5) donnent pour le S.W.

Production totale	I59.825 T.
Surface cultivée	23.850 ha
Consommation	72.400 T.
Production locale exportée	87.425 T.

La consommation indiquée correspondrait à $\frac{72.400.000}{307.560}$ = 235 Kg par tête et par an, soit nettement moins que dans le Sud et le Sud Est alors que les enquêtes effectuées par PERISSE et HURAULT et VALLET donnent un résultat inverse.

La surface cultivée de 23.850 ha correspondrait seulement à 0,4I9 ha, nettement inférieure à celles trouvées pour le Sud Est (I,677 ha) et le Sud (I,I64 ha). En partant des indications de la SEDES (8), on obtient une surface de 0,5 x 40.000 = 20.000 ha. Ce dernier chiffre passerait à 28.455 ha, si l'on prend le nombre d'hommes actifs dusecteur primaire déduit de l'enquête démographique I96I (I0), soit 56.9I0 au lieu de 40.000.

La production locale exportée est nettement supérieure à celle déduite de l'enquête SEDES (8), soit 9.590 T. net ou I4.400 T. brut.

./.

IV - RECAPITULATION GENERALE DES RESULTATS OBTENUS -

Départements	Production T.	Surface cultivée ha	Consommation T.	Balance production - consommation
S.E.	I09.850	23.400	II3.250	- 3.400
S.	83.900	I5.200	87.900	- 4.000
S.W	I63.400	32.700	I49.000	+I4.400
Totaux	357.I50	7I.300	350.I50	+ 7.000

C es résultats, qui différent très largement de ceux des statistiques agricoles I963 (5), sont, par contre, assez voisins de ceux obtenus par la SEDES (8) ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

	Production T.	Surface cultivée ha	Consommation T.	Balance production - consommation
Statistiques agricoles I963	I.068.I75	206.950	7I3.390	+ 354.785
Enquête SEDES	275.000	55.000	275.000	Néant

On peut se demander où passent les 354.785 Tonnes d'exédents figurant dans la balance des statistiques agricoles et qui n'apparaissent pas dans les statistiques d'exportations

L'enquête de consommation entreprise par le Service de la Statistique permettra de reconsidérer cette question à partir de données plus sûres que celles dont on dispose actuellement..

A N N E X E N° 7

ESTIMATION DE LA PRODUCTION ET DE LA CONSOMMATION DE MAIS DANS LE SUD DU DAHOMEY (I963)

I - DEPARTEMENT DU SUD EST.

Consommation par adulte (9) = I28,5 Kg par an.

Consommation annuelle par ménage (4,I personnes par ménage correspondant à 3,I adultes)
I28,5 x 3,I = 398,35 Kg par an.

Nombre de ménages = II9.092 # II9.090

Consommation totale des ménages = II9.090 x 398,35 = 47.439,5 Tonnes # 47.440 Tonnes.

Sorties du Sud Est (estimation de la Commission départementale du plan) = 5.000 Tonnes.

Production nette = 47.440 + 5.000 = 52.440 Tonnes
Production brute = 52.440 X $\frac{3}{2}$ = 78.660 Tonnes

Surface correspondante avec un rendement moyen de 460 Kg/ha
$\frac{78.660.000}{460}$ = I7I.000 Ha.

Semences nécessaires à raison de 20 Kg par ha :
I7I.000 x 20 = 3.420 T.
Quantité de semences brute = 3.420 x $\frac{3}{2}$ = 5.I30 Tonnes

Production totale = 78.660 + 5I30 = 83.790 T. # 83.800 Tonnes

Conclusions

I. Production totale =	83.800 T.
2. Surface cultivée = $\frac{83.800.000}{460}$ =	I82.200 ha
3. Consommation = 83.800 - 5.000 x $\frac{3}{2}$ =	76.300 T.

A comparer avec les statistiques agricoles I963 :

I. Production	93.090 T.
2. Surface cultivée	200.290 ha
3. Consommation	72.890 T.

./.

II - DEPARTEMENT DU SUD

Consommation à Cotonou (8) = 290 g/jour per capita soit 0,290 x 365 = I05 Kg/an par capita.

Consommation totale annuelle = I05 x 346.070 = 36.340 Tonnes.

Entrées dans le département du Sud (estimation de la Commission départementale du plan) = 5.000 Tonnes.

Production nette = 36.340 - 5.000 = 3I.340 Tonnes

Production brute = $3I.340 \times \frac{3}{2}$ = 47.0I0 Tonnes

Surface correspondante avec un rendement moyen de 625 kg/ha

$\frac{47.0I0.000}{625}$ = 75.200 ha.

Semences nécessaires à raison de 20 kg/ha = 75.200 x 20 # I500 Tonnes

Quantité de semences brute = $I.500 \times \frac{3}{2}$ = 2.250 Tonnes

Production totale = 47.0I0 + 2.250 = 49.260 T. # 49.300 T.

Conclusions :

I. Production		49.300 T.
2. Surface cultivée	= $\frac{49.300.000}{625}$ = 78.800 #	78.900 ha
3. Consommation	= 49.300 + 5.000 x $\frac{3}{2}$ =	56.800 T.

A comparer avec les statistiques agricoles I963 :

I. Production	45.550 T.
2. Surface cultivée	73.000 ha
3. Consommation	45.550 T.

./.

III - DEPARTEMENT DU SUD - W

Consommation à Ouidah (8) = I65 g/jour per capita, soit 0,I65 x 365 = 60 kg /an per capita

Consommation à Attitogon au Togo (PERISSE) = 73 kg/an per capita.

Consommation moyenne = $\frac{73 + 60}{2}$ = 66,5 kg/en per capita

Consommation totale annuelle = 66,5 x 307.560 // 20.450 T.

Sorties du SW (estimation de la Commission départementale du plan) = 6.000 T.

Production nette = 20.450 + 6.000 = 26.450 T.
Production brute = 26450 x $\frac{3}{2}$ = 39.675 T.

Surface correspondante avec un rendement moyen de 500 kg/ha $\frac{39.675.000}{500}$ = 79.350 ha

Semences nécessaires à raison de 20 kg/ha = 79.350 x 20 = I.587 T. // I.590 T.

Quantité de semences brute = I590 x $\frac{3}{2}$ = 2.385 T.

Production totale = 39.675 + 2.385 = 42.060 // 42.I00 T.

Conclusions :

I. Production	42.I00 T.
2. Surface cultivée = $\frac{42.I00.000}{500}$ =	84.200 ha
3. Consommation = 42.I00 - 6.000 x $\frac{3}{2}$ =	33.I00 T.

A comparer avec les statistiques agricoles I963 :

I. Production	40.550 T.
2. Surface cultivée	84.500 ha
3. Consommation	29.700 T.

./.

IV - RECAPITULATION GENERALE DES RESULTATS OBTENUS

Départements	Production T.	Surface cultivée ha	Consommation T.	Balance production - consommation
S.E.	83.800	I82.200	76.300	+ 7.500
S.	49.300	78.900	56.800	- 7.500
S.W.	42.I00	84.200	33.I00	+ 9.000
Totaux	I75.200	345.300	I66.200	+ 9.000

A comparer aux statistiques agricoles I963

	Production T.	Surface cultivée ha	Consommation T.	Balance production - consommation
Statistiques agricoles	I79.I90	367.790	I48.I40	+ 3I.050

On peut se demander où passent ces 3I.050 Tonnes alors que parmi les départements du Nord et du Centre, seul ce dernier importerait quelque 450 Tonnes, et qu'il serait exporté de 500 à I000 Tonnes sur le Niger ?

ANNEXE N° 8

TEMPS DE TRAVAUX DANS L'AGRICULTURE

(nombre de milliers de journées de travai).

Dpts	1963				1967				1970			
	Population rurale active	Travail potentiel	Travail effectif	travail disponible (I)	Population rurale active	Travail potentiel	Travail effectif	Travail disponible (I)	Population rurale active	Travail potentiel	Travail effectif	Travail disponible (I)
N.Est	69.145	17.290	13.460	+ 3.830	73.990	18.500	14.010	+ 4.490	79.220	19.810	13.980	+ 5.830
NOuest	95.480	23.870	13.060	+ 10.810	101.760	25.440	14.060	+ 11.380	106.760	26.690	14.340	+ 12.350
Centre	91.680	22.920	12.950	+ 9.950	103.170	25.790	14.650	+ 11.140	112.765	28.190	16.040	+ 12.150
SOuest	70.510	17.630	12.770	+ 4.860	75.355	18.840	13.000	+ 5.840	86.730	21.680	13.380	+ 8.300
S.	49.680	12.420	13.440	- 1.020	55.915	13.980	14.200	- 220	61.110	15.280	15.310	- 30
S.Est	82.625	20.660	31.330	- 10.670	91.190	22.800	31.510	- 8.710	98.185	24.550	33.220	- 8.670
Ttx.	459.120	114.790	97.010	17.780	501.380	125.350	101.430	23.920	544.770	136.200	106.270.	29.930

Valeur du travail disponible :

1963 : 17.780.000 x 120 = 2.133.600.000 frs CFA

1967 : 23.920.000 x 120 = 2.870.400.000 frs CFA

1970 : 29.930.000 x 120 = 3.591.600.000 frs CFA

(I) On pourra s'étonner de trouver pour le S. et le S.E. un manque de disponibilité en travail. Dans le tableau précédent il n'a été tenu compte que des hommes actifs dans le secteur primaire et l'insuffisance de main d'oeuvre qui apparaît dans le S. et le S.E. est largement compensée par la main d'oeuvre féminine, sans compter l'appoint des enfants pour certains travaux.

ANNEXE N° 9

SURFACES PLANTEES EN TECKS (ha)

FORETS		1949 1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Ouedo	(S)	105	–	–	–	–	–	–	–		
Bonou	(S–E)	60	–	–	–	6	–	18	12	50	
Djibge	(S)	–	76	102	121	87	152	238	180	500	320
La Lama Sud	(S)	349	20	20	5	–	–	–	–	–	–
La Lama Nord	(C)	–	–	–	–	–	–	34	45	72	10
Agrimey	(C)	301	272	385	237	236	318	137	151	79	40
Dan	(C)	–	17	–	5	25	–	–	–	–	–
Atcharigbe	(C)	31	4	40	71	26	22	54	–	–	–
Logozoho	(C)	–	14	–	45	55	63	37	16	–	–
Toui	(C)	22	3	6	11	17	15	–	–	–	–
Divers		107	13	10	10	–	–	–	–	–	–
Total		975	419	563	505	452	570	518	404	701	370

ANNEXE N° 10

REVENU EN FRANCS C.F.A. D'UN HECTARE DE TECK
(Production moyenne 10 m3/ha/an)

Période considérée	Produits récoltés				Valeur totale	Rapport annuel moyen
	Perches et potoaux		Grume ou sciage			
	Volume	Valeur	Volume	Valeur		
5 à 15 ans	30	30 000	5	5 000	35 000	3 500
15 à 20 ans	5	5 000	10	20 000	25 000	5 000
20 à 30 ans	-	-	30	90 000	90 000	10 000
30 à 40 ans	-	-	50	200 000	200 000	20 000
40 à 50 ans	-	-	80	400 000	400 000	40 000
50 à 55 ans	-	-	340	2 040 000	2 040 000	408 000
TOTAUX.....	35 m3	35 000	515 m3	2 755 000	2 790 000	

N.B. Le prix du m3 grume augmente avec le diamètre 1 000 Francs le m3 à 6 000 Francs pour un diamètre supérieur à 60 cm.

ANNEXE N° 11

SURFACES PLANTEES EN ANACARDIERS (ha)

		EN REGIE					CHAMPS COLLECTIFS.				
		1961	1962	1963	1964	1965	1961	1962	1963	1964	1965
Centre	Abomey	20	25	67	113	–	–	–	–	–	–
	Dassa-Zoume	25	118	108	35	10	–	22	104	–	–
	Savadou	–	7	90	85	–	–	58	27	–	–
	Savé	17,2	8	30	20	50	–	61	63	–	–
		62,2	158	295	153	60		141	194		
Nord-Est	Parakou	15	34	88	39	–	–	40	42	280	–
	Nikki	5	25	51	–	–	–	40	36	100	–
	Bimbéréké	4	16	51	22	–	–	41	28	10	–
	Kandi	4	21	90	27	–	–	42	54	–	–
	Malanville	11	26	10	58	–	–	18	10	10	–
	Banikoara	2,5	6	10	1,5	–	–	37	54		–
	Segbana	–	–	–	–	–	–	4	5		–
		41,5	128	310	147,5	0		222	229	400	
Nord-Ouest	Djougou	20	50	166	35	–	–	56	16	–	–
	Natitingou	7	60	4	5	–	–	23	21	–	–
	Kouandé	57	162	235	50	50	–	63	33	15	–
	Tanguièta	–	–	–	–	–	–	–	60	–	–
	Boukombé	–	–	–	–	–	–	–	27	–	–
		84	272	405	90	50		142	157	15	
Total général.		187,7	558	1 010	390,5	110	0	505	580	415	0

+ PLANTATIONS faites par des particuliers dans le département du Nord-Est en 1964

Parakou	30 ha
Bimbérété	5 ha
Nikki	40 ha
Total	75 ha

ANNEXE N° 12

PRODUCTION ET REVENU D'UN HECTARE DE PLANTATION D'ANACARDIUM

AGE	PRODUCTION	VALEUR
3 ans	150 kilos	2 250 Francs
4 ans	200 kilos	3 000 Francs
5 ans	250 kilos	3 750 Francs
6 ans	300 kilos	4 500 Francs
7 ans	400 kilos	6 000 Francs
8 ans	500 kilos	7 500 Francs
9 ans	600 kilos	9 000 Francs
10 ans	750 kilos	11 250 Francs
11 ans	900 kilos	13 500 Francs
12 ans	1 050 kilos	15 750 Francs
13 ans	1 200 kilos	18 000 Francs
14 ans	1 300 kilos	19 500 Francs
15 ans	1 400 kilos	21 000 Francs
16 ans	1 500 kilos	22 500 Francs
17 ans	1 550 kilos	23 250 Francs
18 ans	1 600 kilos	24 000 Francs
19 ans	1 650 kilos	24 750 Francs
20 ans	1 700 kilos	25 500 Francs
21 ans	1 700 kilos	25 500 Francs
22 ans	1 700 kilos	25 500 Francs
23 ans	1 650 kilos	24 750 Francs
24 ans	1 600 kilos	24 000 Francs
25 ans	1 500 kilos	22 500 Francs
26 ans	1 350 kilos	20 250 Francs
27 ans	1 200 kilos	18 000 Francs
28 ans	1 000 kilos	15 000 Francs
29 ans	800 kilos	12 000 Francs
30 ans	500 kilos	7 500 Francs

N.B. D'après chiffre de production en Inde dans conditions analogues aux nôtres. Prix d'achat de 15 Francs le kilo à la production.

Rentabilité d'un ha d'anacardier (à 12 Frs CFA le kg de noix)

Investissement : 40 000 Frs CFA par ha

Intérêt et amortissement (à 5 % et en 30 ans) : 40 000 x 0,06505 = 2 600 Frs

SMAG = 190,80 Frs CFA par jour.

6e année : 300 kg x 12 Frs CFA = 3 600 Frs CFA par ha
annuité = 2 600 Frs CFA par ha

rémunération = 1 000 Frs CFA pour 6 journées de travail (récolte), soit 166,70 Frs CFA par jour < SMAG.

7e année : 400 kg x 12 Frs CFA = 4 800 Frs CFA
annuité = 2 600 Frs CFA

rémunération = 2 200 Frs CFA pour 8 journées de travail, soit 275 Frs CFA par jour > SMAG.

20e année : 1 700 kg x 12 Frs CFA = 20 400 Frs CFA
annuité = 2 600 Frs CFA

rémunération = 17 800 Frs CFA pour 34 journées de travail, soit 523,50 Frs CFA par jour = 2,74 fois le SMAG.

- BIBLIOGRAPHIE -

1 - République du DAHOMEY. Ministère des Finances, des Affaires Economiques et du Plan. Direction des Affaires Economiques. Aspects économiques I965. COTONOU, I965.

2 - Institut de Recherches pour les huiles et oléaginaux. Plan palmier à huile. (I.R.H.O.) Paris, juillet I964.

3 - I.R.H.O. Etude de la cocoteraie dahoméenne et de ses possibilités de développement. Paris, juillet I965.

4 - République du DAHOMEY. Service des Douanes. Statistiques I963. COTONOU, I964.

5 - République du DAHOMEY. Ministère du Développement Rural. Service du Développement Rural. Rapport annuel I963. PORTO NOVO, I964.

6 - I.D.E.T. BEYRARD. Etude sur les conditions générales d'industrialisation du DAHOMEY. Paris, s.d.

7 - République du DAHOMEY. Ministère des Finances, des Affaires Economiques et du Plan. Service Central de la Statistique et de la Mécanographie. Bulletin de Statistique n° I. COTONOU, juillet I964.

8 - S.E.D.E.S. Circuits commerciaux de produits et biens essentiels. Paris, décembre I964.

9 - J. HURAULT & J. VALLET. Mission d'étude des structures agraires dans le Sud DAHOMEY. (février novembre I96I). Paris, Institut Géographique National, I963.

I0 - Ministère de la Coopération. I.N.S.E.E., Service de Coopération. Enquête démographique au DAHOMEY. I96I. Paris, I964.

II - P. MUNIER. Mission d'étude technique et économique sur les cultures fruitières en République du DAHOMEY. Paris, I.F.A.C., novembre décembre I962.

I2. I.R.A.T. Note technique n° 24, COTONOU, avril I965.

I3. I.R.A.T. Note technique n° I9. COTONOU, mai I964.

I4. J. BUFFE. Les plantations de Casuarina equisetifolia (Filao) dans le Sud DAHOMEY. Centre Technique Forestier Tropical. Nogent sur Marne, I96I.

./.

I5. J. BUFFE. Les pêcheries en branchages "acadja" des lagunes du Bas DAHOMEY. Bois et Forêts des Tropiques, n° 59, mai juin I958.

I6. S. HURAULT. Les pêcheries akadjas du lac Nokoué (DAHOMEY). Institut Géographique National. Paris, s.d.

I7. PELISSIER. Les pays du Bas Ouémé. Les cahiers d'Outre Mer, n° 59 juillet septembre I962.

I8. S.E.D.E.S. Mono

I9. S.E.D.E.S. Pêche

20. CEGOS - IDET. Etude sur les industries de transformation des oléagineux au DAHOMEY. Ministère de la Coopération. Paris, juillet I963.

2I. COGERAF. Marché des oléagineux. Arachide et huile d'arachide. Ministère de la Coopération. Paris, avril I963.

22. S.C.E.T. Les possibilités d'aménagement hydro-agricole de la basse vallée du Mono. Paris, décembre I963.

23. SOGETHA. Etude préliminaire d'aménagements hydrauliques. Paris, décembre I963.

E L E V A G E

ANNEXES

EFFECTIFS DU CHEPTEL EN 1963

Source : Service de l'Elevage : centralisé en ce qui concerne les bovins, depuis la campagne conjointe contre la peste bovine.

	BOVINS	OVINS	CAPRINS	PORCINS	CHEVAUX	ANES
N.E.	310.000	97.606	88.925	800	1.420	700
N.O.	131.000	109.858	175.947	21.500	1.315	20
C.	38.500	135.000	143.000	142.000	-o-	-o-
S.	9.700	18.733	31.661	48.500	-o-	-o-
S.O.	3.100	24.310	41.084	51.200	-o-	-o-
S.E.	12.000	15.240	25.750	39.000	-o-	-o-
TOTAUX	504.300	400.747	506.367	303.000	2.735	720

P R O D U C T I O N A N I M A L E

1970	BOVINS			OVINS et CAPRINS			PORCINS			LAIT	
Départ.	1000 têtes	Tonnes de Viande (2)	Millions de Frs. CFA	1000 têtes	Tonnes de Viande	Millions de Frs. CFA	1 000 Têtes	Tonnes de Viande (5)	Millions de Frs CFA	Tonnes	Millions de Frs. CFA
N.E	28,5	3705	345,0	65,0	780	97,5	0,8	26	2,3	8900	178,0
N.O	12,0	1530	150,0	100,0	1200	120,0	20,7	662	62,1	4000	80,0
C.	3,5	455	53,2	96,0	1152	163,0	138,6	3465	346,5	1100	22,0
S.	0,9	81	12,0	17,6	211	26,4	47,5	1187	118,8	-o-	-o-
S.O	0,3	30	5,2	23,0	276	46,0	50,2	1255	125,5	-o-	-o-
S.E.	1,1	100	17,1	14,3	178	28,5	37,5	937	150,0	-o-	-o-
DHY.	46,3	5901	582,5	315,9	3797	481,4	295,3	7532	805,2	14.000	280,0

x 1970 (1)

VOLAILLES			GIBIERS		TOTAUX		Par HABITANT		PAR MENAGE RURAL	PRODUITS DE l'ELEVAGE SEULS	
000 têtes	Tonnes	Millions de Frs CFA (3)	Tonnes	Millions de Frs. CFA	Tonnes (4)	Millions de Frs. CFA	Rural et Urbain Kg. de Viande	Rural Revenu Frs/CFA	Rural Revenu Frs/CFA	Tonnes lait exclu	Millions CFA. (lait compris)
800	1440	135,0	1308	78,5	7259	836,3	19,0	2345	11.725	5951	757,8
500	1200	150,0	904	54,8	5496	616,9	14,9	1759	8.619	4592	562,1
400	320	60,0	2490	199,5	7882	844,2	13,8	1625	6.985	5392	644,7
1050	892	166,5	436	34,8	2807	358,5	6,4	1285	5.525	2371	323,7
1325	1125	166,0	1135	90,8	3821	433,5	10,1	1145	4.933	2686	342,7
1100	880	137,5	886	46,9	2981	380,0	5,1	760	3.120	2095	333,1
7175	5857	815,0	7159	505,3	30.246	3469,4	11,1	1455	6.474	23.087	2964,1

P R O D U C T I O N

1965	BOVINS			OVINS et CAPRINS			PORCINS			LAIT	
Répart.	1000 têtes	tonnes de Viande (2)	Millions de Frs. CFA	1000 têtes	tonnes de Viande	Millions de Frs CFA	1000 Têtes	tonnes de Viande	Millions de Frs CFA	Tonnes	Millions de Frs CFA
N.E	25,75	3347	309,0	51	612	76,5	0,6	18	1,8	8050	161
N.O	11,15	1350	133,8	78,5	942	94,2	16,1	483	48,3	3600	72
C.	3,20	416	48,0	79,2	950	134,6	109,2	2184	273,0	1000	20
S.	0,80	72	10,8	13,9	167	20,8	37,3	746	93,2	-o-	-o-
S.O	0,25	23	3,8	18,0	216	36,0	39,4	788	98,5	-o-	-o-
S.E.	1,00	89	14,8	11,3	135	22,6	30,1	602	120,4	-o-	-o-
	42,15	5397	520,2	251,9	3022	384,7	232,7	4821	635,2	12.650	253

(1) - A l'exclusion des produits de la mer

(2) - Abats compris

(3) - Oeufs compris

(4) - Lait non compris

N I M A L E (1)

VOLAILLES			GIBIERS		TOTAUX		Par HABITANT PAR		MENAGE RURAL	PRODUITS D'ELEVAGE SEULS	
1000 Têtes	tonnes de Viande	Millions de Frs CFA (3)	Tonnes	Millions de Frs CFA	Tonnes (4)	Millions de Frs CFA	Rural et Urbain Kg. de Viande	Rural ——— revenu Frs/CFA	Revenu Frs/CFA	tonnes (lait exclu)	Millions CFA. (lait compris)
1375	1100	103,1	1160	69,6	6237	721,0	18,5	2265	11.325	5077	651,4
1280	1152	128,0	835	50,1	4762	526,4	14,2	1625	8.125	3927	476,3
330	264	49,5	2151	172,0	5965	697,1	12,3	1554	6.682	3814	525,1
850	722	133,5	366	29,3	2073	287,6	5,6	1194	4.134	1707	258,3
1160	986	145,0	980	78,4	2993	361,7	9,2	1108	4.764	2013	283,3
945	803	118,1	514	41,1	2143	317,0	4,1	718	3.087	1629	275,9
5940	5027	677,2	6006	440,5	24.173	2910,8	10,2	1382	6.306	18.167	2470,3

Bases : poids des carcasses :

Bovin Borgou et croisés (en moyenne) : 130 Kg avec les abats
Lagunaire et Somba (en moyenne) : 90 Kg " " "

Ovins et Caprins (moyenne nationale) : 12 Kg

Porcins au Sud et Centre : 20 Kg

Porcins au Nord : 30 Kg

Volailles rendement : 0,8 dans le Nord
0,85 dans le Sud

Prix variables selon les départements (cft. rapport du Service de l'Elevage et des Départements).

CROISSANCES DES PRODUCTIONS DE L'ELEVAGE de 1965 à 1970

(en valeur)

		1 9 6 5	1 9 7 0	+	% en plus	Taux de Croissance
BOVINS	N.E	309,0	345,0	36,0		
	N.O	133,8	150,0	16,2		
	O.	48,0	53,2	5,2		
	S.	10,8	12,0	1,2		
	S.O	3,8	5,2	1,4		
	S.E	14,8	17,1	2,3		
	TOTAL	520,2	582,5	62,3	11,9	
OVINS et CAPRINS	N.E	76,5	97,5	21,0		
	N.O	94,2	120,0	25,8		
	C.	134,6	163,0	28,4		
	S.	20,8	26,4	5,6		
	S.O	36,0	46,0	10,0		
	S.E	22,6	28,5	5,9		
	TOTAL	384,7	481,4	96,7	25,1	4,7
PORCINS	N.E	1,8	2,3	0,5		
	N.O	48,3	62,1	13,8		
	C.	273,0	346,5	73,5		
	S.	93,2	118,8	25,6		
	S.O	98,5	125,5	27,0		
	S.E	120,4	150,0	29,6		
	TOTAL	635,2	805,2	170,0	26,7	4,9
VOLAILLES et Oeufs de Consommation	N.E	103,1	135,0	31,9		
	N.O	128,0	150,0	22,0		
	C.	49,5	60,0	10,5		
	S.	133,5	166,5	33,0		
	S.O	145,0	166,0	21,0		
	S.E	118,1	137,5	19,4		
	TOTAL	677,2	815,0	137,8	20,3	3 ,8
LAIT	N.E	161,0	178,0	17,0		
	N.O	72,0	80,0	8,0		
	C.	20,0	22,0	27,0		
	TOTAL	253,0	280,0	27,0	10,7	
TOTAL GENERAL		2.470,3	2.964,1	493,8	20,	

CROISSANCES DES PRODUCTIONS DE L'ELEVAGE de 1965 à 1970

(en poids)

		1965	1970	+	% en plus	
BOEUF	N.E	3.347	3.705	358		
	N.O	1.350	1.530	180		
	C.	416	455	39		
	S.	72	81	9		
	S.O	23	30	7		
	S.E	89	100	11		
	TOTAL	5.297	5.901	604	11,4	
MOUTON et CHEVRE	N.E	612	780	168		
	N.O	942	1.200	258		
	C.	950	1.152	202		
	S.	167	211	44		
	S.O	216	276	60		
	S.E	135	178	43		
	TOTAL	3.022	3.797	775	25,6	
PORC	N.E	18	26	8		
	N.O	483	662	179		
	C.	2.184	3.465	1.281		
	S.	746	1.187	441		
	S.O	788	1.255	467		
	S.E	602	937	335		
	TOTAL	4.821	7.532	2.711	56,2	
VOLAILLES	N.E	1.100	1.440	340		
	N.O	1.152	1.200	48		
	C.	264	320	56		
	S.	722	892	170		
	S.O	986	1.125	139		
	S.E	803	880	77		
	TOTAL	5.027	5.857	830	16,5	
LAIT	N.E	8.050	8.900	850		
	N.O	3.600	4.000	400		
	C.	1.000	1.100	100		
	TOTAL	12.650	14.000	1.350	10,6	

BIBLIOGRAPHIE

DOUTRESSAULE - L'Elevage en Afrique Occidentale - Edit. Larose.

F.A.O. - Tables de composition des aliments pour l'usage internationale.

- Besoins en protéines.

HOUNDJE.M. - L'approvisionnement du Dahomey en protéines animales
Rôle du vétérinaire - thèse de Doctorat vétérinaire Paris I964.

JEANNIN . A - Expertise en vue de l'établissement d'un projet d'Etudes portant sur le développement de l'élevage au DAHOMEY. CEE/IEMVPT - I963

LACROUTS.M. & TYCS Les ressources animales de la République du Niger. Minist. Coopération I960.

LARRAT.R. - Ploblèmes de la viande en A.O.F. I965- Edit. Diloutremer.

MITTENDORF H.J. & WILSON S.G.

- Commercialisation du bétail et de la viande en Afrique F.A.O. - Rome,mars I96I.

RISOPOULOS & VIAUT P. Projet de développement de la ferme de l'Okpara Minist. Agric. et Coopération - Dahomey I964.

id. - Projet de recherche her bagères et fourragères - I964 -

id. - Création d'un projet pilote laitier - I962

SERVICE DE L'ELEVAGE DU DAHOMEY

- Rapports annuels I96I - I962 - I963
Rapports mensuels sur la campagne conjointe contre la peste bovine.

TROQUEREAU P.J.A. - Les ressources animales de la République du Dahomey Minist. Coopération I96I.

INFRASTRUCTURE

DE

COMMUNICATIONS

ANNEXES

ANNEXE N° 1

DEPENSES D'ENTRETIEN ET DE RENOUVELLEMENT DE TAPIS

1 - DEPENSES D'ENTRETIEN COURANT (travaux en régie)

Les dépenses ne comprennent pas les frais de renouvellement du tapis des routes bitumées. Elles doivent permettre un entretien correct du réseau à l'exclusion de toute amélioration. Elles comprennent les frais de réparation et de renouvellement du matériel d'entretien.

1.1. Prix unitaires (en francs CFA)

1.1.1. Route bitumée sur 6 m

Curage des fosses et exutoires (1 par an)	12 000
Désherbage (3 par an)	12 000
Rechargement des accôtements sur 2 x 0,75 m tous les 4 ans 225 à 600 = 135 000 soit tous les ans $\frac{135\ 000}{4}$	33 750
frais généraux subdivision	2 250
Total	60 000

1.1.2. Route bitumée sur 3,50 m

Curage des fosses et exutoires (1 par an)	12 000
Désherbage (3 par an)	15 000
Rechargement des accôtements sur 2 x 1,50 m tous les ans 33,750 x 2	67 500
Frais généraux subdivision	5 500
Total	100 000

1.1.3. Route principale en terre

Curage des fossés et exutoires (1 par an)	12 000
Désherbage (3 par an)	12 000
Reprofilage (6 par an)	24 000
Rechargement de la chaussée sur 6 m tous les 4 ans 900 m3 à 600 = 540 000 soit par an 540 000 / 4	135 000
Frais généraux subdivision	9 000
Total	192 000

1.1.4. Route secondaire en terre

Curage fossés et exutoires (1 par an)	12 000
Désherbage (2 par an)	8 000
Reprofilage (3 par an)	12 000
Rechargement de la chaussée sur 4 m tous les 4 ans 600 m3 à 600 = 360 000 soit par an 360 000 / 4	90 000
Frais généraux subdivision	6 000
Total	128 000

1.1.5. Pistes

Drainage	10 000
Désherbage (2 par an)	8 000
Reprofilage (2 par an)	8 000
Frais généraux subdivision	2 000
Total	28 000

1.2. Montant des dépenses (en francs CFA)

1.2.1. Montant global

Pour l'ensemble du réseau entretenu par les

Travaux Publics les dépenses d'entretien courant s'élèvent à :

route bitumée de 6 m	351 km à	60 000	21 060 000
route bitumée de 3,50 ou 4 m	326 km à	100 000	32 600 000
routes principales en terre	893 km à	192 000	171 456 000
routes secondaires en terre	731 km à	128 000	93 568 000
pistes	1 120 km à	28 000	31 360 000
Total	3 421 km		350 044 000
arrondi à			350 000 000

1.2.2. Ventilation par types de route

routes bitumées	53 660 000 arrondi à	54 000 000
routes en terre	196 384 000 arrondi à	296 000 000
Total		350 000 000

1.2.3. Ventilation par nature d'ouvrages

Curage des fosses et exutoires	38 812 000
Désherbage	34 626 000
Reprofilage	39 164 000
Rechargement 366 993, 7 m3 à 600	220 196 350
Frais généraux subdivision	17 245 750
Total	350 044 000
arrondi à	350 000 000

2 - DEPENSES DE RENOUVELLEMENT DE TAPIS (travaux à l'entreprise)

Les dépenses comprennent les frais de réparations et de reprofilage du tapis existant.

2.1. Prix unitaires au kilomètre

2.1.1. Route bitumée sur 6 m

Réparations localisées et reprofilage	80 f/m2
Tapis en sand-asphalt à 40 kg (ou autre technique équivalente)	320 f/m2
Total	400 f/m2

tous les 6 ans	6 x 1 000 x 400 =	2 400 000
soit par année	2 400 000 / 6	400 000

2.1.2. Route bitumée sur 3,50 m

tous les 6 ans	3,50 x 1 000 x 400 =	1 400 000
soit par année	1 400 000 / 6 = 233 333 arrondi à	230 000

2.2. Montant des dépenses annuelles

routes bitumées sur 6 m	351 km à 400 000 =	140 400 000 F
routes bitumées sur 3,50 m	326 km à 230 000 =	74 980 000 F
	Total	215 380 000 F
	arrondi à	215 M.

ANNEXE N° 2

DEPENSES DE RENFORCEMENT DE CHAUSSEE BITUMEE

1 - RENFORCEMENT ROUTE BITUMEE DE 6 m DE LARGEUR

Caractéristiques

plateforme ancienne	largeur 9 m	
plateforme nouvelle	largeur 8,10 m	
couche de base	largeur 6,60 m	épaisseur 15 cm
couche de surface	largeur 6,00 m	épaisseur 3 cm

Le coût kilométrique du renforcement se calcule comme suit :

remblais et divers			383 000
couche de base	6,60 x 0,15 x 1000 = 990 m3	à 300 =	2 970 000
accôtements	1,95 x 0,15 x 1000 = 292,5 m3	à 1200 =	351 000
imprégnation	6,60 x 1000 = 6600 m2	à 60 =	396 000
couche de surface	6,00 x 1000 = 6000 m2	à 450 =	2 700 000
	Total		6 800 000

2 - RENFORCEMENT ROUTE BITUMEE DE 5,50 m DE LARGEUR

Caractéristiques

plateforme ancienne	largeur 7,50 m	
plateforme nouvelle	largeur 6,60 m	
couche de base	largeur 4,00 m	épaisseur 15 cm
couche de surface	largeur 3,50 m	épaisseur 3 cm

Le coût kilométrique du renforcement de calcule comme suit :

remblais et divers			336 000
couche de base	4,00 x 0,15 x 1000 = 600 m3	à 3000 =	1 800 000
accôtements	3,05 x 0,15 x 1000 = 475,5 m3	à 1200 =	549 000
imprégnation	4,00 x 1000 = 4000 m2	à 60 =	240 000
couche de surface	3,50 x 1000 = 3500 m2	à 450 =	1 575 000
	Total		4 500 000

O.C.D.N. ANNEXE 3

I - PRIX UNITAIRES DES TRAVAUX TYPES (non compris somme a valoir)

1.1. Reprofilage de plateforme

L'érosion et le tassement des remblais modifient le profil en long et le profil en travers de la plateforme. Le reprofilage implique un apport moyen de 225 m3 au kilomètre.

La dépense au kilomètre s'obtient comme suit :

- Fourniture et mise en oeuvre de remblais 225 m3 à 500

	II2.500
arrondi à	II0.000

1.2. Ramplacemont des celisses

l'unité	I.700

1.3. Substitution de voie (non compris le transport de COTONOU au lieu d'emploi)

La déponse kilomètrique s'établit comme suit :

- achat de matériel de voie	5.500.000
- manutention de matériel neuf I24 T. à 292	36.208
- substitution de voie	277.000
- Soudure d joints	572.000
- manutention du matériel récupérée I04 T. à 252	26.208
	6.40I.4I6
arrondi à.....	6.400.000

1.4. Transport du matériel de voie (par Km de distance)

pour 1 Kilomètre de voie I24 T. à 3 frs la T.K.	372
arrondi à.....	370

./.

I.5. Renforcement éventuel du travelage et ballastage
(non compris transport de ballastage du lieu de production au lieu d'emploi)

La dépense au kilomètre s'établit comme suit :

- achat de ballast le m3	800
- chargement	86
- déchargement et mise en oeuvre	284
Total	II70

I.6. Transport de ballast

par m3 et par Km	I,45 x 3	4,35
	arrondi à.....	4,40

II - DEVIS ESTIMATIF DES TRAVAUX PROJETES (y compris somme à valoir)

2.1. Tronçon COTONOU - DAN I47 Km

Substitution de 3,5 Km de voie du PK 84,5 au PK 88

- reprofilage de la plateforme 3,5 à II0.000	385.000
- substitution de voie 3,5 à 6.400.000	22.400.000
- transport de matériel de voie 3,5x86 à 370	III.370
	22.896.370
Somme à valoir pour imprévus	2.I03.630
Total1.....	25.000.000

2.2. Tronçon DAN - SAVE II2 Km

- reprofilage de la plateforme II2 Km à II0.000	I2.320.000
- remplacement des selisses I9.228.à I.700	32.687.600
- substitution de voie 27 à 6.400.000	I72.800.000
- transport de matériel de voie 27 x 245 à 370	2.447.550
- renforcement de travelage et ballastage " 4I.800 m3 à I.I70	48.906.000
- transport de ballast 28. x 4I.800 m3 à 440	5.I49.760
	274.3I0.9I0
somme à valoir	25.669.090
	300.000.000

2.3. Tronçon SAVE - PARAKOU

Ballastage de I45 Km de voie (I45 x 800 = II6.000 m3)

- ballastage II6.000 à II70	I35.720.000
- transport de ballast II6.000 x 45 à 4,40	22.968.000
	I58.688.000
	I6.3I2.000
Somme à valoir...	I75.000.000

PETITS AERODROMES DE BROUSSE

ANNEXE N° 4

AERODROME DE HOUIN AGAME

La piste de 700 x 30 m est orientée Est-Ouest. Après abattage d'arbres et débroussaillement, une couche de base en tout venant à été exécutée.

Il convient de débroussailler et de mettre en forme la couche de base entrainant une dépense de 400.000 frs CFA.

Cet aérodrome dessert la nouvelle plameraie de 4.000 ha et la prefecture de LOKOSSA.

AERODROME DE POBE

La piste de 568 x 60 m est orientée Sud-Sud-Ouest Nord-Nord Est. Après abattage d'arbres et débroussaillement, le terrain à été mis en forme sur 30 m de largeur.

Il reste à abaisser une ligne téléphonique entrainant une dépense de 125.000 frs CFA.

Ce terrain dessert la station expérimentale de l'IRHO à POBE (traitement de la palmeraie par avion). Il n'est pas ouvert au trafic civil.

AERODROME DE SAVALOU

Un projet de piste de 1400 m a été élaboré par les Travaux Publics. Les travaux n'ont pas été exécutés. Il n'est pas opportun de les entreprendre au cours du prochain plan, l'effort devant porter sur SAVE mieux placé sur la voie COTONOU-PARAKOU.

AERODROME DE DJOUGOU

Une première piste a été implantée puis débroussaillée. Elle a été abandonnée. Une seconde piste a été implantée, puis débroussaillée et nivelée.

Les travaux restant à exécuter s'élèvent à 24.millions frs CFA. Le montant de la dépense et la proximité de l'aérodrome de NATITINGOU (à 80 Km de DJOUGOU) ne justifient pas la construction d'un aérodrome dans les prochaines années.

./.

AERODROME DE BANIKOARA

La piste de 615 x 50 m est orientée Est-Ouest.

Il convient de completer les abattages d'arbres et débroussaillement pour délimiter une bande de 715 x 100 m, de recharger la piste sur 615 x 30 m et de mettre en place la signalisation.

La piste dessert la seule région de BANILOARA.

AERODROME DE SEGBANA

La piste de 700 m x 32 m est orientée Nord-Sud.

Il convient de compléter les abattages d'arbres et le débroussaillement pour délimiter une bande de 800 m x 100 m, de recharger la piste sur 700 x 30 m et de mettre en place la signalisation Les travaux sont estimés à 2.075.000 frs CFA.

La piste dessert la région de SEGBANA isolée de KANDI pendant plusieurs mois de l'année.

RECAPITULATION

INVESTISSEMENTS.	COUT EN MILLIONS DE FRS CFA						OBSER.
	1966	1967	1968	1969	1970	TOTAL	
HOUIN AGAME	400.000					400.000	
POBE	125.000					125.000	
SAVALOU						NEANT	
DJOUGOU						NEANT	
BANIKOARA		1.800.000				1.800.000	
SEGBANA	2.075.000					2.075.000	
TOTAL	2.600.000	1.800.000				4.400.000	

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

Liaisons interieures aux groupements
Le programme est détaillé dans le tableau ci-dessous

INVESTISSEMENTS	Longueur	COUT EN MILLIONS DE FRS CFA courants porteurs	appuis exist. 77000/CFA	Appuis nouveaux 93500/CFA	Ordre d'urgence	Année réalisation
1 - SECTEUR DE OUIDAH						
ATHIEME LOKOSSA	7		539	1	1	I966
OUIDAH LOKOSSA	84		6.468		1	I967
BOPA -COME	30			2.805	1	I966
Rattachement des cabines de ABAMEY, AKODEHA, DOGBO, DONEY, HILLACONDJI, SE	70			6.545	2	I970
2 - SECTEUR DE COTONOU						
PAHOU - ALLADA	32 x 2		4.928		1	I966
PAHOU - CALAVO	21 x 2		3.234		1	I967
OUAGBO - ALLADA	7		539		2	I968
3 - SECTEUR DE PORTO NOVO						
PORTO NOVO - ADJAHON (PORTO NOVO - POBE) PORTO NOVO - SAKAKE (	I6I		I2.397		I	I967
Rattachement de AVRANKOU à PORTO NOVO par ADJARRA	5 + 5		385	467,5	1	I966
SAKETE - IFANIN	I2		924		2	I969
MERIDJONOU - PORTO NOVO	I0			935	2	I968
4 - SECTEUR DE BOHICON						
SAVALOU-BANTE-PIRA	74			6.9I9	1	I967
BOHICON - DASSA		2.650			1	I966
BOHICON - SAVALOU		2.650			1	I966
BOHICON - COVE	34		2.618		2	I968
Rattachement des cabines de CANA, DJIDJA, POQUIGNAN, SOK-POUTA, TUNDJI, ZOGBODOMEY	86			8.041	2	I969

5 - SECTEUR DE PARAKOU						
BANIKOARA - KANDI	80			7.480	1	I967
Rattachement des cabines de KILIBO-OUESSE,	90			8.415	2	I968
DJOUGOU-BIRNI	40			3.740	2	I970
	90I Km	5.300	32.032	45.347,5		
Arrondi à.....		5.300	32.000	45.300		

L'échéancier serait le suivant

INVESTISSE ENTS	COUT EN MILLIONS DE FRS CFA					
	I966	I967	I968	I969	I970	TOTAL
COURANTS PORTEURS	5.300					5.300
APPUIS EXISTANTS	5.852	22.099	3.I57	924	-	32.032
APPUIS NOUVEAUX	3.272,5	I4.399	9.350	8.04I	I0.285	45.347,5
TOTAL....	I4.424,5	36.498	12.507	8.965	I0.285	82.679,5
Arrondi à.....	I4.400	36.500	I2.500	8.900	I0.300	82.600

INDUSTRIALISATION

ANNEXES

ANNEXE N° 1 INDUSTRIALISATION

IMPOTS ET TAXES SUR L'ENERGIE ELECTRIQUE

La concession de la distribution d'énergie électrique a été accordée à la CCDET dans les villes de OUIDAH, COTONOU, PORTO NOVO et PARAKOU.

En 1963, les taxes payées ou ristournées à l'Etat et aux collectivités représentaient 42 % des recettes. Ce pourcentage se calcule comme suit :

I - IMPOTS INDIRECTS

pour fabriquer un KWH avec un groupe Diesel alternative il faut 0,278 Kg de gas oil. Compte tenu des pertes en ligne cette quantité doit être portée a 0,327 Kg par KWH vendu soit encore 0,394 l.

Or, chaque litre de gas oil paie les taxes suivantes :

- Taxe port COTONOU.....	0,I66
- Taxe voirie.....	0,0664
- Taxe statistique.....	0,058I
- Droit + Douane.....	0,II62
- Droit fiscal entrée.....	6,93
- Taxe forfaitaire.....	2,5829
- Taxe spécifique (1er élément).....	2,0000
- Taxe spécifique (2é élément).....	2,0000
- Frais financiers s/droits & taxes..	0,I393
- Taxe sur frais passage.....	0,0550
- Taxe sur frais livraison.....	0,0254
Total par litre de gas oil....	I4,I393

Soit par KWH vendu

I4,I4 x 0,394 =.....5,37

II - IMPOTS DIRECTS

Le concessionnaire a payé en 1963 les impôts directs suivants :

- Patente COTONOU.....	I.896.570
- Patente PORTO NOVO.....	I0.200
- Impôts sur les revenue des valeurs mobilières.....	2.39I.200
- Taxes sur le chiffre d'affaires.....	858.275
- Taxes d'apprentissage.....	432.020
- Bénéfices industriels et commerciaux....	36.326.640
- Taxes sur les véhicules.....	45.000
- Taxes sur etablissements classés dangereux.....	23.I90
Total.....	4I.983.095

Soit par KWH vendu :

$$\frac{4I.983.095}{I5.762.380} = \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots 2,66$$

III - TAXE SPECIALE PERCUE POUR LES CIRCONSCRIPTIONS URBAINES DE COTONOU, PORTO NOVO, OUIDAH & PARAKOU

a) Sur l'énergie vendue en B.T. :

2 x II.225.859..... 22.45I.7I8

b) Sur l'énergie vendue en H.T. :

I x 4.536.52I..... 4.536.52I

Total..... 26.988.239

Soit par KWH vendu :

$$\frac{26.988.239}{I5.762.380} = \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\ldots I,7I$$

Total des Impôts et Taxes par KWH vendu : 9,94

Or, le prix de vente moyen du KWH pour l'exercice 1963 à été de:

$$\frac{346.962.990}{I5.762.380} + 26.988.239 = \ldots\ldots\ldots\ldots\ldots\underline{23,72}$$

Le pourcentage des Impôts et Taxes par rapport au prix de vente est donc de !

$$\frac{9,94 \times I00}{23,72} = 4I,9 \quad \text{arrondi à} \quad 42\ \%$$

INDUSTRIALISATION

ANNEXE N° 2

INVESTISSEMENT D'ACCOMPAGNEMENT DE LA CIMENTERIE

I - "SOLUTION RAIL"

I.I. Travaux ferroviaires

Actuellement la voie COTONOU-POBE supporte seulement un trafic voyageurs.

Du PK 1 au PK 31 le rail de 26 Kg posé sur un travelage léger (I330 traverses au Km) est complètement déformé. Du PK 31 au PK 81,6 le rail de 22 Kg posé sur un travelage normal (I500 traverses au Km) se comporte mieux. Du PK 81,6 au PK 107 le rail posé sur un travelage léger (I330 traverses au Km) se comporte assez bien.

Les travaux ferroviaires comprendraient :

- Du PK 1 au PK 36 soit sur 35 Km la substitution des 6 voies de 26 et 22 Kg par de la voie lourde 30 Kg.

- Du PK 36 au PK 107 soit sur 71 Km le renforcement du travelage

- Du PK 107 au PK 128,5 soit 21,5 Km, la construction d'une voie lourde nouvelle (voie POBE-ONIGBLO et voie de service).

- Du PK 21 au PK 128,5 ballastage de la voie.

La récupération de 5 Km de travelage entre le PK 31 et le PK 36 et I0 Km sur d'autres voies libérerait 22.500 traverses permettant le renforcement du travelage sur $\frac{22.500}{270} \times 0,92 = 76$ Km soit plus que la longueur nécessaire (71 Km).

Le coût des travaux calculé sur la base unitaire des travaux types (voir annexe OCDI) s'établit comme suit :

PK 1 au PK 36 Substitution de voie

reprofilage de la plateforme	35 Km à II0.000 .	3.850.000
Substitition de voie	35 Km à 6.400.000	224.000.000
Transport de matériel de voie	35 x I8 à 370	233.I00
		228.083.I00
	Somme à valoir pour imprévus	22.9I6.900
	Total.....	25I.000.000

PK 36 à PK 107 renforcement de travelage

reprofilage de la plateforme	7I Km & II0.000	7.8I0.000
renforcement de travelage	7I Km à 60.000	4.260.000
		12.070.000
	Somme à valoir pour imprévus	I.930.000
	Total.....	I4.000.000

PK 107 à PK 128 voie neuve 30 Kg

Implantation du tracé	2I,5 Km à 25.000	5.375.000
débroussaillement	I39.000 m2 à 50	6.950.000
abattage d'arbres	I.400 u à 3.500	4.900.000
térrassements		
déblais vaseux sur 55 cm	60.000 m3 à 240	I4.400.000
remblai en sable	60.000 m3 à 700	42.000.000
remblai en latérite	45.000 m3 à 900	40.500.000
ouvrages	40 à 200.000	8.000.000
achat de matériel de voie	2I,5 Km à 6.400.000	I37.600.000
transport de matériel de voie	2I,5 x I27 x 370	I.0I0.285
appareil de voie	6 à 350.000	2.I00.000
poste de sécurité	2 à 2.000.000	4.000.000
liaison téléphonique	20 Km à 200.000	4.000.000
		270.835.285
	Somme à valoir pour imprévus	44.I64.7I5
	Total.....	3I5.000.000

./.

PK 1 à PK I28,5

ballastage	I27,5 x 800 = I02.000 m3	II9.340.000
ballastage'	I02.000 à I.I70	I25.664.000
transport de ballast	I02.000 x 280 à 4,40	
		245.004.000
	Somme à valoir pour imprévus	24.996.000
	total.....	270.000.000
	TOTAL GENERAL	850.000.000

I.2. Equipement

I.2.1. Cas d'une cimenterie de I00.000 T. implantée à ONIGBLO

En supposant le trafic annuel réparti sur 365 jours. Il faut transporter :

Dans le sens COTONOU ONIGBLO 22.000 T./an soit 60 T./jour
Dans le sens ONIGBLO COTONOU I00.000 T./an soit 274T./jour

Le transport journalier de 274 T. de ciment doit se faire dans des wagons couverts. Une rame de 8 wagons de 35 T. de charge utile et I7,5 T. de tare permet de transporter 280 T. de ciment

Le matériel roulant comprendra donc au minimum 8 wagons en service et 2 en réserve, soit au total I0 wagons. Ces derniers peuvent provenir de la transformation de I0 wagons plateforme ayant servi au transport des enrochements pour la construction du port de COTONOU.

Une locomotive BB 850 CV du type existant à l'OCDN peut tracter une rame de 300 à 350 T. sur la rampe fictive maximale de 29/I000. Il faut donc deux locomotives tirant en double traction la rame de 8 wagons de ciment (poids 420 T.) et des wagons voyageurs ou marchandises (poids I80 T.) ou une locomotive tirant en simple traction une rame de 4 wagons de ciment (poids 2I0 T.) et de wagons voyageurs et marchandises (poids I40 T.).

Le montant de l'investissement s'établit ainsi :

Transformation de IO wagons	IO à I,5 M.	I5 M.
Stock de rechange et d'entretien		5 M.
Achat de deux locomotives BB 850 CV	2 à 50 M.	I00 M.
Stock de rechange et d'entretien		IO M.
	TOTAL.....	I30 M.
Soit par tonne de production annuelle		I.300 CFA

Cet investissement suppose que le matériel de traction actuellement excédentaire est réservé en vue de l'augmentation du trafic courant de l'OCDN.

1.2.2. Cas d'une cimenterie de 200.000 T. implantée à OUIGHLO

Le transport journalier est double du précédent, soit 548 T. de charge utile ou 840 T. de charge totale.

Chaque rame journalière peserait 940 T. environ soit :

- locomotive	84 T.
- I6 wagons couverts de 58,5 T.	840 T.
- fourgon de queue	I6 T.
	940 T.

Pour une rame de I.000 T. l'effort de traction à la jante capitale d'assurer le démarrage dans une rampe fictive de 29/I000 est de 34 T. Il faut pour cela une adhérence de $\frac{34}{84}$ = 40 %. Une locomotive B.B. à bougies monomoteurs type 2400 CV convient.

Le parc devra comprendre une locomotive en service et une en réserve soit au total 2 locomotives.

Le montant de l'investissement s'établit ainsi :

- Transformation de 20 wagons	20 à I,5	30 M,
- Stock de rechange et d'entretien		9 M.
- Achat de 2 locomotives BB 2400 CV	2 à 90 M.	I80 M.
- Stock de rechange et d'entretien		6I M.
	TOTAL.....	280 M.
Soit par tonne de production annuelle		I400 frs CFA.

./.

I.2.3. Cas s'une cimenterie de I00.000 T. implantée à COTONOU

Il faut transporter

dans le sens COTONOU ONIGBLO	240.000 T/an soit 658 T/jour
dans le sens ONIGBLO COTONOU	5.000 T/an soit I3 T/jour

En supposant le trafic annuel réparti sur 365 jours.

Le transport ne peut être assuré que par des wagons tombereaux d'un poids total maximum de 56 T. (2 boggies de 2 essieux soit 4 essieux de I4 T.) et d'une charge utile maximale de 42 T.

En admettant un coefficient de remplissage de wagons de 87 % il faudrait I8 wagons en service pour transporter 658 T. (658 = I8 x 42 x $\frac{87}{I00}$ et 4 wagons en réserve soit au total 22 wagons.

Chaque rame péserait I005 T. soit

- locomotive C.C. 2400 CV	84 T.
- I8 wagons de (36,6 + I4)	9II T.
- Fourgon de queue	I0 T.
TOTAL....	I005 T.

Il faut d'autre part une locomotive C.C. 2400 CV en service et une en réserve soit au total 2 locomotives.

L'investissement se calcule comme suit :

- Achat de 22 wagons tombereaux	22 à 3 M.	66 M.
- Stock de rechange et entretien		I3 M.
- Achat de 2 locomotives CC 2400 CV	2 à 90 M.	I80 M.
- Stock de rechange en entretien		4I M.
	TOTAL....	300 M.

Soit par tonne de ciment produit 3.000 frs

I.2.4. Cas d'une cimenterie de 200.000 T. implantée à COTONOU

Dans ce cas il faut 2 trains de I8 wagons par jour.

./.

Il faut donc prévoir 36 wagons en service et 9 en réserve soit au total 45 wagons.

Il faut 2 locomotives en services et une en réserve soit au total 3 locomotives.

L'investissement se calcule comme suit :

- Achat de 45 wagons tombereaux	45 à 3 M.	I35 M.
- Stock de rechange et d'entretien		I6 M.
- Stock de 3 locomotives CC 2400 CV	3 à 90 M.	270 M.
- Stock de rechange et d'entretien		49 M.
TOTAL.....		470 M.

Soit par tonne de ciment produit 2.350 F

Dans chacune des 4 hypothèses le coût de l'investissement rapporté à la tonne, s'élève à :

- I.300 frs pour une cimenterie de I00.000 T. à ONIGBLO
- I.400 frs pour une cimenterie de 200.000 T. à ONIGBLO
- 3.000 frs pour une cimenterie de I00.000 T. à COTONOU
- 2.350 frs pour une cimenterie de 200.000 T. à COTONOU

C'est la formule 1 la plus économique. C'est elle qui a servi de base à l'estimation de l'opération "cimenterie".

II - "SOLUTION ROUTE"

2.1. Travaux routiers

La route est bitumée depuis COTONOU jusqu'au carrefour de la route de SAKETE, soit sur 50 Km environ. Du carrefour de la route de SAKETE jusqu'à ONIGBLO la route est en terre.

Les travaux d'amélioration et de bitumage de la route, depuis le carrefour de SAKETE jusqu'à la carrière estimés à 720 M. comprennent :

- Amélioration et bitumage du carrefour jusqu'à SAKETE
  5 Km à 9,2 millions..... 46 millions
- Amélioration de la route SAKETE-POBE
  33,4 Km à 5,5I0..... I84 "

./.

- Amélioration de la route POBE-ONIGBLO	
I,5 Km à 4,000	6 millions
I7,3 Km à I5,030.....	260 ''
- Bitume de la route SAKETE-ONIGBLO	
52,2 Km à 3,060.....	I60 ''
	650 ''
Somme à valoir pour imprévus	70 ''
TOTAL.....	720 Millions.

Soit au kilomètre de route I2,600 Millions environ.

2.2. Emprunt

Les équipements nécessaires n'ont pas été étudier faute de documentation.